SECTOR		
A	ARMARIO	
B	ESTANTERIA	
C	FICHERO	
D	ESTANTE	
E	CARPETA	
F	BIBLIORATO	
G	CAJA/ON	
H		
I	ALFABETICO	
J	EJEMPLAR	
OBSERV.	C15/2	

CORRECCIONES
BRIGADIER
BLOOMER REEVE

ANTECEDENTES
HISTÓRICOS
15/2

CORRECCIONES
Brig. Bloomer Reeve

- ANTECEDENTES
HISTÓRICOS

SECTOR	
A	ARMARIO
B	ESTANTERIA
C	FICHERO
D	ESTANTE
E	CARPETA
F	BIBLIORATO
G	CAJA/ON
H	
I	ALFABETICO
J	EJEMPLAR

OBSERV. C15/2

CORRECCIONES

Brig. Bloomer Reeve

- ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Bloomer MCV

C 15/2

Sociedad Militar "Seguro de Vida"

Institución Mutualista Fundada en 1901

Baires –21 de Noviembre de 2005

Estimado colega Aranda Durañona

Le hago llegar el "prologo LEAL" para el libro de MLO.

Tambien le recuerdo los puntos conversados con Ud. el 17 de Noviembre, la participación de Julio Lagos en la presentación para a) darle un toque popular b) en reconocimiento de su actuación compartida en TV y radio.

Por otro lado conseguir que La Nación tenga un articulo referente al libro en su edición dominical, creo que tiene fuerza para tentar a compradores (inclusive el citado de que es obra póstuma puede ser un gancho) creo que escribio para el diario varios articulos sobre GEOPOLITICA .

Tambien le hago llegar las correcciones que sugiero para la revisión del tomo IV de la historia de la FAA – Malvinas, con respecto a esto, no toqué los puntos que fueron de otro origen aunque no estoy de acuerdo en todo lo que expresan (.....de acuerdo a lo conversado el 181030 corrijo lo más notorio).

Una observación circunstancial relacionado con la autora, si se remite a la presentación original vera que es muy confusa, al final no se sabe quien lo escribió, si el equipo CORONA u otro y los que lo compusimos e investigamos (Carbo/Quellet/Andreasen/B-R). Tenga en cuenta que se aprovecho muy poco de los antecedentes que se aporto.

Fue trabajo, inclusive en algunos capítulos tuvimos que investigar mucho, en mi caso en Prisioneros de Guerra y otros, seria interesante que en la revisión, en esta versión podría ser más explícito aunque seguramente participaremos más.

Esto no es especialmente importante.

En la carpeta para ser más expeditivo le numero las alteraciones que propongo, estas están en la hoja adjunta.

Las fotos son las mas interesantes desde mi punto de vista pero están en SLIDES que puede ser un problema.

Un abrazo

Bloomer-Reep

Av. Córdoba 1674. C1055AAT Buenos Aires. Tel: 011-4129-4000 C.A.T.: 011 4129-4020. Fax Central: 011-4129-4400
E-mail: smsv@smsv.com.ar

FORM. 7044 - 20 R x 500

MAR DEL PLATA - MARZO 15 del 96

BIOGRAFIA DISPONIBLE -INGLES -

IN THE FLK (SUNDAY EXPRESS MAGAZINE TEAM) -
THE FLK OR MALVINAS - THE BACKGROUND TO THE DISPUTE (METFORD)
SEA COMBAT OF THE FALKS (PRESTON) X
LOS 100 DIAS (WOODWARD) - en castellano ⊗
THE BATTLE FOR THE FLK (HASTINGS JENKINS) »
THE FLK CRISIS (CALVERT)
THE FLK WAR (SUNDAY TIMES)
THE FLK ISLANDS (STANGE - [illegible] 1982)
THE BIRDS OF THE FLK ([illegible])
BRITAIN AND THE FLK CRISIS (UK GOVERNMENT) ⊗
A MESSAGE FROM THE FLK (TINKER)
FAITH UNDER FIRE (DARNALL)
EYE WITNESS FLK (FOX)
THE FUTURE DEFENCE OF THE FLK (third report - defence committee - 1982/3)
THE FLK CAMPAIGN (HOUSE OF COMMONS)
CONDEMNED AL STANLEY (SMITH - temas históricos)
THE GEOLOGY OF THE FLK ISLANDS (BRITISH ANTARTIC SERVICE)
SOVEREIGNTY AND DECOLONIZATION OF THE MALVINAS (BOSTON COLLEGE)
THE STRUGGLE FOR THE FLK ISLANDS (GOEBELS)
74 DAYS OF OCCUPATION (SMITH)
FRANK REPORT (UK GOVERMENT)
THE MILITARY IMPLICATIONS OF THE FLK/ MALVINAS CONFLICT (CONGRESS LIBRARY -USA)
PARLAMENTARY DEBATES (HANSARD -HOUSE OF COMMONS)
THE FLK ISLANDS CAMPAIGN : THE LESSONS (UK GOVERMENT) X
ROUNDING OF THE FLK (UK GOVERMENT)
THE LIFE ' (PROLOGO - ADMIRAL HOWE - hacé a antecedentes)
THE FUTURE DEFENCE OF THE FLK ISL. (UK GOVERMENT)
STATEMENT OF THE DEFENCE ESTIMATES (1983 -UK GOVERMENT)
THE FIGHT FOR THE MALVINAS (MIDDLEBROOKE)
ONE MAN'S FALKLANDS (TAM DALYEL -MP)

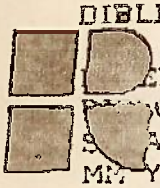
COMPLEMENTOS

INSIDE STORY OF THE SAS
THE HISTORY OF THE CURCAS
REPORTAJE A TAM DALYELL POR EL INVESTIGADOR URIOSTO.
EL ESTATUS DE LAS ISLAS MALVINAS (Dr. DOLZER -U.HEIDELBERG)
EL CASO EJEMPLAR DE LAS FLKS (Dr. SAGER de BERNA)
VERSIONES DE LAS FLK Isl. GAZETTE (GOBIERNO DE OCUPACION)
DIPLOMACY (KISSINGER)
REVISTAS DE USA - FRANCIA - ARTICULOS DE ALEMANIA FEDERAL
ALGUNOS RECORTES DE DIARIOS (ARTICULARMENTE INTERESANTES .

A INCORPORAR

THE PATH TO POWER (M. THATCHER)

DIBLIOGRAFIA DISPONIBLE DE INTERES



DEFENSA DEL GEN. MENENDEZ ANTE EL R.CONSEJO SUPREMO
DIPLOMACIA SECRETA Y RENDICION INCONDICIONAL (LUPO)
SOCIALES DE GUERRA (FREEDMAN-GAMBA-STONEHOUSE)
MM Y DIVERSOS TEMAS CORTOS (GAMBA)
74 DIAS ALUCINANTES EN PUERTO ARG. (FOULKES)
LOS KELPERS (idem)
LAS ISLAS MALVINAS (idem)
MALVINAS -LA DEFENSA DE PUERTO ARGENTINO (JOGRE/AQUIAR)
OPERACIONES TERRESTRES EN LAS I.M. (AQUIAR /CERVO /MACHINANDEARENA /BALZA /DALTON)
CONFLICTO MALVINAS (INFORME OFICIAL DEL EA)
EJERCITO ARGENTINO EN MALVINAS (ARMAS Y ESTRATEGIA)
ALERTA ROJA (RETONDO fotografico)
LA RECUPERACION DE LAS MALVINAS (MORENO)
NUESTRAS MALVINAS (idem)
DOCUMENTOS etc , del INSTITUTO DE LAS ISLAS MALVINAS
LAS II.MM. SINTESIS DEL PROBLEMA (FRAGA)
LA MEDICINA EN LAS ISLAS MALVINAS (CEBALLOS/BURONI)
LAS II.MM. Y UNA NUEVA DIPLOMACIA (DIAZ de MOLINA)
NOS DEVOLVERAN LAS MALVINAS (MONETA historico)
GESTA BRAVA (ASOCIACION DE DESCENDIENTES DE BRITANICOS E IRLANDESES)
MM , GB , EL FALLO DE LA CORTE Y EL STOPPEL (idem)
LA GUERRA DE MM. (LANDABURU)
MALVINAS AHORA (ROVIRA)
LA PREMEDITACION EN EL DESPOJO BRITANICO DE 1833 (DURNHOFER)
LAS MM. Y AMERICA LATINA (OPINIONES URUGUAYAS)
MALVINAS RELATOS DE UN SOLDADO (BALZA)
EL GAUCHO RIVERO (TESLER - antecedente dudoso)
QUE HIZO EL GAUCHO RIVERO EN LAS ISLAS (ALMEIDA antecedente dudoso)
PRESENCIA SALESIANA EN LAS II.MM. (BARRATA)
20 AÑOS DE MM. (PADRE MIGONE)
CUANDO ROSAS QUISO SER INGLES (BURNET-MERLIN historico)
MALVINAS , GEORGIAS Y SANDWICH DEL SUR (DESTEFANI version en ingles / castellano / frances / aleman)
MALVINAS -TESTIMONIO DE SU GOBERNADOR (TUROLO)
EL COMPLOT INTERNACIONAL CONTRA LA PATRIA (RIVAS)
MALVINAS ULTIMA FRONTERA DEL COLONIALISMO (RODRIQUEZ BERRUTI)
SOCIEDAD CIENTIFICA ARGENTINA (ANALISIS DE LA CAMPAÑA 1 Y 2)
EL CONFLICTO DE LAS MALVINAS (GABLES publicaciones navales)
LA QUERRA INAUDITA (MORO)
HISTORIA POLITICA DE LAS II.MM. (QUELLET)
X LA QUERRA AEREA EN LAS MM. (ANDRADA)
DIOS Y LOS HALCONES (CARBALLO)
HALCONES SOBRE MM. (idem)
PROBADOS EN COMBATE (MATASSI)
DERROTERO NAVAL (HIDROGRAFIA NAVAL - ARA)

COMPLEMENTOS

REVISTAS -'
THE UTTERMOST PART OF THE EARTH (LUCAS BRIDGES)
HISTORIA COMPLETA DE LAS ISLAS MALVINAS (MUÑOZ AZPIRI disponible para consulta en la biblioteca universitaria)
REVISTA E.S.G.A.
DARWIN AND THE BEAGLE (A.MOOREHEAD)

ÍNDICE

PARTE	ANTECEDENTES DE LA BATALLA AÉREA.
CAPITULO I	LA ACTIVIDAD F.A.A. EN MALVINAS A PARTIR DEL PRIMER VUELO DEL ALBATROS.
CAPITULO II	LOS PERFILES DE LA OCUPACIÓN DESDE EL ENTERADO DEL COMANDANTE EN JEFE F.A.A. HASTA EL DIA "D".
CAPITULO III	EL CONCEPTO DE LA OPERACIÓN DEL CAE.
PARTE	LA OCUPACIÓN - EL REPLIEGUE - EL DESPLIEGUE - EL PUENTE AÉREO Y LA ESPERA.
CAPITULO IV	LA OCUPACIÓN - EL REPLIEGUE Y LA CONTRAORDEN.
CAPITULO V	EL DESPLIEGUE QUE SURGE DEL PLANEAMIENTO INMEDIATO. EL PUENTE AÉREO.
CAPITULO VI	EL OBA EN MALVINAS Y LA ESPERA.
CAPITULO VII	LAS FUERZAS EN OPOSICIÓN.
PARTE	LA BATALLA AÉREA.
CAPITULO VIII	EL INICIO DE LA GUERRA.
CAPITULO IX	LAS OPERACIONES AÉREAS
CAPITULO X	LA CAPITULACIÓN Y LOS PRISIONEROS DE GUERRA.
PARTE	EL NUNCA MAS.
CAPITULO XI	LAS ENSEÑANZAS Y LAS CONSECUENCIAS.

ANEXOS

CAPITULO I

1. CARACTERÍSTICAS GEOGRÁFICAS - CLIMATOLOGÍA.
2. LA FLORA, LA FAUNA, LAS RIQUEZAS MARINAS Y LAS NO RENOVABLES.
3. LOS ANTECEDENTES HISTÓRICOS.
4. LA POBLACIÓN.
5. EL PERSONAL ARGENTINO QUE CUMPLÍA FUNCIONES EN MALVINAS.
6. LA GESTIÓN DIPLOMÁTICA ANTES DE TOMAR LA DECISIÓN DE OCUPAR MALVINAS.
7. LA GESTIÓN DIPLOMÁTICA DESPUÉS DE TOMAR LA DECISIÓN DE OCUPAR MALVINAS.
8. LOS VUELOS REALIZADOS EN APOYO A MALVINAS.

CAPITULO II

9. FACTORES DESENCADENANTES (DAVIDOFF - INSTRUMENTO).

CAPITULO III

10. EL ALISTAMIENTO PREVIO DE LA F.A.A. Y LO QUE QUEDABA POR HACER. EL BORRADOR DEL CAE.
11. EL PLANEAMIENTO Y SUS AUTORES. EL PLAN EJECUTADO.
12. ORGANIZACIÓN DE LOS COMANDOS.

CAPITULO IV

13. LAS FF.AA. EMPLEADAS EN LA OCUPACIÓN.
14. LAS FF.AA. PREVISTAS PARA QUEDARSE.
15. EL PERSONAL DE F.A.A. QUE ACTUÓ ANTES Y DURANTE LA OCUPACIÓN.

CAPITULO V

16. EL PUENTE AÉREO Y EL PUENTE NAVAL. DESPUÉS DEL ..... SOLO EL PUENTE AÉREO.
17. ACCIONES Y REACCIONES POLÍTICAS DESPUÉS DE LA OCUPACIÓN.
18. EL GOBIERNO DE MALVINAS Y EL TRATAMIENTO A LOS KELPERS.

S

CAPITULO VI

19. EL OBA EN MALVINAS DE EJERCITO Y ARA.
20. EL OBA F.A.A. EN MALVINAS Y EN EL CONTINENTE.
21. DEFENSA AÉREA EN EL CONTINENTE Y EN MALVINAS DE AVIONES, RADARES AAa, MISILES T.A.- ¿ PERUANOS ?.
22. LA RUA.
23. EL GOE.
24. EL SEGUNDO ESCUADRON HH.
25. SANIDAD.
26. LA JUSTICIA - LA RELIGIÓN.
27. LOS SEÑUELOS - LOS REFUGIOS.
28. LA LOGÍSTICA - LOS ALIMENTOS.
29. EL ESCUADRON DE FÉNIX - ByS - EyR.
30. EL ESCUADRÓN PUCARA.
31. CIC EN EL CONTINENTE Y EN MALVINAS.
32. LA AAa EN EL CONTINENTE Y EN MALVINAS.

CAPITULO VI

33. EL OBA INGLES
34. LAS FUERZAS NAVALES - TERRESTRES Y AÉREAS.

CAPITULO VII

35. OPERACIONES DEL 1ºDE MAYO.
36. DETALLE OPERACIONES AÉREAS DÍA POR DÍA.
37. DETALLE OPERACIONES INGLESAS DÍA POR DÍA.
38. PERDIDAS PARA AMBOS BANDOS.
39. LOS DOCUMENTOS DE LA CAPITULACIÓN.
40. LOS PRISIONEROS.
41. EL RECIBIMIENTO EN EL CONTINENTE.

PARTE

LA OCUPACIÓN - EL REPLIEGUE - EL DESPLIEGUE - EL PUENTE AÉREO Y LA ESPERA.

CAPITULO IV LA OCUPACIÓN. EL REPLIEGUE Y LA CONTRAORDEN.

Ideas principales

- La ejecución del Plan de Ocupación.
- El repliegue inconcluso.
- El cambio de objetivo inicial y un nuevo error de apreciación.
- El argumento utilizado por el CAE para desplegar al Sur.

Desarrollo de Ideas

Un relato sintético de como se ejecutó el PLAN OCUPACIÓN (operación AZUL) respondiendo al planeamiento original de "ocupar para negociar. La falta de planes alternativos deja la duda de si fue un error, una equivocación o no querer enfrentar a la realidad de tener que decidir contra la opinión de su Estado Mayor o por fin actuar de acuerdo con los usos y costumbres de muchos argentinos: planeamiento inmediato, coyuntural, actuar de acuerdo con las circunstancias.

ANEXOS:

13. Las FF.AA. empleadas por Argentina en la ocupación.
14. Las FF.AA. previstas para quedarse en Malvinas.
15. El personal de F.A.A. que actuó antes y durante la ocupación.

CAPITULO V EL DESPLIEGUE QUE SURGE DEL PLANEAMIENTO INMEDIATO. EL PUENTE AÉREO.

Ideas principales

- Las unidades seleccionadas para el despliegue a Malvinas.
- El puente aéreo como único medio de despliegue, hasta el día 1° de Mayo.
- La logística. La pista de Malvinas.
- Los depósitos intermedios.
- La zona de exclusión.
- El Cte Aé. Estratégico blanquea. El alistamiento de la F.A.A. logrando el 4 de Abril, la asignación de tareas concordantes con la posibilidad del uso de la violencia.
- La gran desilusión. La Armada repliega a puerto.

Desarrollo de Ideas

Demostrar que la decisión de "reforzar para disuadir" también fue un error de apreciación que se materializó en dos aspectos, el uno porque no era posible disuadir a los ingleses y el otro porque la disuasión pretendimos hacerla en base a cantidad y no a la calidad de los efectivos. Señalar algunos ejemplos. Mencionar al gran olvidado LA LOGÍSTICA y explicar los aspectos que el planeamiento inmediato no puede solucionar.

ANEXOS

16. El puente aéreo.
17. Acciones y reacciones políticas después de la ocupación.
18. El Gobierno y el tratamiento a los kelpers.

CAPITULO VI EL OBA MALVINAS Y LA ESPERA

Ideas principales

- Un pantallazo al OBA de EJ y ARA.
- Detalle de los medios de F.A.A. distribuidos y organizados en Malvinas, específicos e integrados con las otras FF.AA. (mapas).
- El OBA F.A.A. en el continente.
- El alistamiento durante la espera. Los análisis que se hicieron en los Comandos, referente a las intenciones inglesas. Esfuerzos para mejorar el abastecimiento. Tanques eyectables, pista de aluminio. Necesidad de aviones interceptores en Malvinas, navegadores inerciales. El apoyo peruano y venezolano. La fotografía aérea de Malvinas. El armamento faltante.
- Las Bases Aéreas Militares y los Escuadrones Aéreos.
- El Comando de Defensa Aérea.
- El CAE.
- El Comando FAS. El Comando Transporte Aéreo, etc.

Desarrollo de Ideas

En este capitulo se explicará conceptualmente toda la organización de la F.A.A. (detalle en ANEXOS), incluso se incluirán testimonio de los responsables de cada organismo.
La apreciación de ARA y EJ respecto al desembarco inglés.

ANEXOS 19 al 32.

CAPITULO VII LAS FUERZAS EN OPOSICIÓN

Ideas principales

- La estrategia inglesa / sus equivocaciones.
- El OBA inglés.
- Los medios aéreos, terrestres y navales.
- Las capacidades decisorias.

Desarrollo de Ideas

Retrotraernos en el tiempo y comenzar el relato desde DAVIDOFF, continuarlo hasta el establecimiento del OBA definitivo.

ANEXOS

33. El OBA
34. Fuerzas Navales
    Fuerzas Aéreas
    Fuerzas Terrestres

PARTE.....

LA BATALLA AÉREA

CAPITULO VIII EL INICIO DE LAS OPERACIONES DE GUERRA

Ideas principales

- El fin de la espera y de las incertidumbres.
- Las primeras operaciones de los ingleses en procura de la rendición fácil.
- Las reacciones de os hombres del aire y las frustraciones e impotencia ante los comunicados del EMC. La creatividad ...pista F/S.
- La información y los medios para obtenerla.
- El 1° de Mayo.

Desarrollo de Ideas

Lo que se debía hacer para atacar la flota, y lo que realmente se hico. La imposibilidad de conocer la ubicación de la flota. Relatar los hechos.

ANEXOS

35. Operaciones del 1° de Mayo. El VULCAN..

11

CAPITULO IX LAS OPERACIONES AÉREAS

Ideas principales

- Día por día todas las operaciones propias (aviones de combate - HH, transporte, Escuadrón FENIX, aviones de observación, etc.).
- Día por día todas las operaciones conocidas del enemigo.
- Lo que sucedió en el CIC y el resto de los radares en Malvinas y continente.
- La AAa su alistamiento y actuación.
- Que hacía la ROA... y el GOE?.
- Los médicos, abogados, Castellano, Destri.
- Le llegó el turno al Ejército Argentino,... defender la Patria hasta perder la vida.
- La información del EMC (el enemigo infiltrado).

Desarrollo de Ideas

El relato finaliza con la capitulación, cada una de las distintas organizaciones en el continente y en la isla. tiene lago que decir acerca de lo que hizo y de lo que se pensó.

- Este capítulo es el corazón del libro. La razón de ser de la F.A.A. encuentra su expresión en los acontecimientos que aquí se relatan.

ANEXO

36. Detalle de las operaciones aéreas día por día a partir del 2 de Mayo.
37. Detalle de laso operaciones inglesas día por día.

CAPITULO X LA CAPITULACIÓN Y LOS PRISIONEROS DE GUERRA

Ideas principales

- Las comunicaciones Galtieri-Menendez
- La decisión de Menendez.
- El personal de la F.A.A. en la capitulación.
- Los que quedaron prisioneros y los que se fueron.
- Prisioneros de guerra.
- El retorno.

Desarrollo de Ideas

Relatar las acciones del día de la capitulación. Los protagonistas. Las conversaciones y comunicaciones previas. Las pérdidas para ambos bandos.

ANEXOS

38. Las pérdidas para ambos bandos.
39. Los documentos.
40. Cantidad de prisioneros y lugar - Traslado de regreso.
41. Recepción.

PARTE.....

EL NUNCA MAS

CAPITULO XI ENSEÑANZAS... ¿ PARA QUE ?.

Ideas principales

- Lo documentos.
- Las expresiones de deseo.
- Qué significó "NUNCA MAS"
- Qué le pasó a la F.A.A. después de Malvinas.
- ¿ Beneficiarios de esta guerra ?.

Desarrollo de Ideas

Al final elaborar una nota al J.E.M.G.F.A.A. sugiriendo Modos de acción que concuerden con las conclusiones.

LA F.A.A. Y MALVINAS

INTRODUCCIÓN

PARTE....

ANTECEDENTES DE LA BATALLA AÉREA

CAPITULO I LA ACTIVIDAD DE F.A.A. EN MALVINAS A PARTIR DEL PRIMER VUELO DEL ALBATROS.

Ideas principales

- El vuelo inaugural del Albatros (Relato de Cuaglini).
- La declaración conjunta de Buenos Aires del año 1971 y las consecuencias para la F.A.A.
- Vuelos regulares con aviones ALBATROS.
- Personal de F.A.A. en Malvinas - gestión de los oficiales designados.
- LADE en Malvinas.
- Construcciones de la pista de aluminio - comunicaciones - radio ayudas.
- Vuelos regulares con aviones F-27.
- Construcción de la pista de cemento.
- Vuelos regulares con aviones F-28 y F-27.
- Lo que se pensaba respecto de Malvinas.

Desarrollo de las ideas

Un relato ameno de lo que hizo la F.A.A. en Malvinas a partir del primer vuelo del ALBATROS. Únicamente lo relacionado con la F.A.A.; toda otra información complementaria va en los ANEXOS 1-2-3-4-5-6-7 y 8. Naturalmente, durante el relato se incluyen párrafos relacionados con cada ANEXO.

Buscar información producida por los oficiales de F.A.A. con destino en Malvinas.

15

CAPITULO II LOS PERFILES DE LA OCUPACIÓN (DESDE EL ENTERADO DEL COMANDO EN JEFE F.A.A. HASTA EL DIA "D".

Ideas principales

- La "Reunión del Enterado" del J.E.M.G.F.A.A. (fecha).
- La actividad de los Comandos en Jefe de las FF.AA., relacionadas con el conflicto Malvinas.
- La designación del personal militar responsable de la planificación y de la ejecución de las operaciones cronológicamente.

Desarrollo de las Ideas

El día el J.E.M.G. de la F.A.A. es "enterado" de la intención de Anaya y Galtieri de adoptar la alternativa "ocupación". Relatar todas las actividades realizadas por el Comandante en Jefe de F.A.A. desde ése día hasta el día "D" ocupación. Lo relacionado con los otros Comandantes o miembros de la Junta, respecto a las acciones y reacciones, incluirlo en ANEXOS.

Debería quedar claro cuál era el pensamiento del Comandante en Jefe de la F.A.A..

Existen dudas, si una vez bosquejada la intención de ocupar Malvinas, toda la actividad diplomática fue solo una pantalla para cubrir el objetivo. También se intuye que DAVIDOFF fue manipulado por la ARMADA para desenmascarar la "OCUPACIÓN" tantas veces soñada por los hombres de mar.

ANEXO 9: FACTORES DESENCADENANTES

- La Escuela de Comando y Estado Mayor de la ARA - Ejercicio operativo ocupación.
- DAVIDOFF, etc.

CAPITULO III EL CONCEPTO DE LA OPERACIÓN DEL CAE.

Ideas principales

- El personal de F.A.A. designado para participar en el planeamiento de la ocupación.
- Las dudas y las certidumbres del CAE.
- Los comandantes que no se equivocaron.
- La planificación para la OCUPACIÓN. La participación encomendada a la F.A.A.
- El concepto de la operación del CAE.
- El relevamiento fotográfico de Malvinas antes de la ocupación.
- Constitución de los Comandos Conjuntos y Específicos.

ANEXO 10: EL ALISTAMIENTO PREVIO DE LA F.A.A. LOS EJERCICIOS OPERATIVOS. LA SELECCIÓN DEL PERSONAL. EL BORRADOR DEL CAE.: LA OPERACIÓN NO TERMINA. LAS RESPONSABILIDADES PRIMARIAS.

Desarrollo de Ideas

Un relato de como la F.A.A., a pesar del Secreto, fue alistándose para la guerra. De como sus hombres reaccionaron ante el conocimiento de OCUPACION POR LA FUERZA. El drama del bautismo de fuego y luego la tremenda responsabilidad de saber que el pueblo entero apoyaba la ocupación.

En este capítulo debe quedar claro que para la F.A.A., la guerra era inevitable y las certidumbres que tenían acerca de los móviles de la conducción, dificultó el trabajo conjunto.

ANEXOS 10-11 y 12.

HISTORIA AERONAUTICA ARGENTINA

TOMO X
LA BATALLA AEREA DE MALVINAS

INTRODUCCION

PARTE I
ANTECEDENTES

CAPITULO I — Malvinas
Anexos 1 al 4

CAPITULO II — La actividad de F.A.A. en Malvinas a partir del 1er. vuelo del Albatros
Anexos 5, 6 y 7

CAPITULO III — Situación política, social y económica en Inglaterra y en Argentina a fines del año 1981
Anexo 8

CAPITULO IV — Acontecimientos precursores de la crisis -
Anexo 9

CAPITULO V — La decisión de la J.C.J.
Anexo 10

CAPITULO VI — La apreciación de situación del C.A.E.
Anexos 11, 12, 13, 14 y 15

PARTE II
LA OCUPACION

CAPITULO VII — La ocupación, el repliegue y la contraórden
Anexos 16, 17 y 18

CAPITULO VIII — El despliegue que surge del planeamiento inmediato
Anexos 19, 20 y 21

CAPITULO IX — El Malvinas y la espera
Anexos 22 al 35

CAPITULO X — Las fuerzas en oposición
Anexos 36 y 37

PARTE III
LA BATALLA AEREA

CAPITULO XI — El inicio de la guerra
Anexo 38

CAPITULO XII — Las operaciones aéreas
Anexos 39 y 40

CAPITULO XIII — La capitulación. Los prisioneros de guerra
Anexos 41, 42, 43 y 44

PARTE IV
EL NUNCA MAS

CAPITULO XIV — Las consecuencias y las enseñanzas.

PARTE I
ANTECEDENTES

CAPITULO I - MALVINAS

IDEAS PRINCIPALES

Extraer en apretada síntesis en cada uno de los anexos los datos sobresalientes de los que aún no se conocen o se conocen poco. Mencionar los anexos para aquellos que quisieran profundizar e incluso la bibliografía existente.

ANEXOS

1 - Características geográficas - Climatología
2 - La flora, la fauna, las riquezas marinas y las no renovables.
3 - Los antecedentes históricos.
4 - La población.

CAPITULO II
LA ACTIVIDAD DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA EN MALVINAS A PARTIR DEL PRIMER VUELO DEL ALBATROS

IDEAS PRINCIPALES

Un relato ameno de lo que hizo la F.A.A. en Malvinas a partir del 1er. vuelo del Albatros incluyendo los siguientes títulos:

- Los vuelos de los Albatros y la declaración conjunta en Buenos Aires, año 1971.
- Los vuelos de los F27.
- Los vuelos de los F28.
- La infrestructura (edificios, pistas, etc.)
- L.A.D.E.
- Los Oficiales F.A.A. con destino al Malvinas.
- Lo que pensaban los mandos intermedios de F.A.A. acerca de la forma de conseguir la soberanía de Malvinas.

ANEXOS

5 - El personal argentino que cumplía funciones en Malvinas.
6 - La gestión diplomática antes de tomar la decisión de ocupar Malvinas.

7 - Los vuelos realizados en apoyo a Malvinas (antes del 2 de abril).

CAPITULO III
SITUACION POLITICA SOCIAL Y ECONOMICA EN INGLATERRA Y EN ARGENTINA A FINES DEL AÑO 1981

DESARROLLO

Aparentemente ninguna de las dos naciones tenía una situación política, social y económica de privilegio ni adecuada para distraer fondos y asignarlos a solventar los gastos de una aventura bélica. Sin embargo las urgencias políticas y de partido primaron sobre toda otra consideración y lograron los argumentos que creyeron justificaban el derroche de vidas y dineros de sus pueblos.

IDEAS PRINCIPALES O TITULOS

- La economía en Inglaterra y en Argentina.
- Los aspectos sociales en Inglaterra y en Argentina.
- La política en Inglaterra y en Argentina.

ANEXO

8

CAPITULO IV
CONOCIMIENTOS PRECURSORES DE LA CRISIS

IDEAS PRINCIPALES

Mencionar los acontecimientos que de una u otra manera avivaron la llama de la tensión entre Argentina e Inglaterra.

- En Malvinas
- En las Islas Sandwich y Orcadas, etc.
- Etc.

ANEXOS

9 - Davidoff

CAPITULO V
LA DECISION DE LA J.C.J.

DESARROLLO

La situación interna (política, económica y social) y los acontecimientos precursores fueron motivo suficiente para que la J.C.J. adoptaran la decisión de recuperar las Islas Malvinas por la fuerza. Debería intentarse conseguir de boca de los integrantes de la J.C.J. sus razones para decidir la ocupación.

Los subtítulos serían

- Galtieri
- Amaya
- Lamidozo

ANEXOS

10 - La gestión diplomática después de tomar la decisión de ocupar Malvinas.

CAPITULO VI
LA APRECIACION DE SITUACION DEL C.A.E.

Un reducido número de Oficiales Superiores de las F.A.A. fué seleccionado por el Comandante en Jefe para integrar la Comisión de Trabajo creada para planificar la ocupación de Malvinas. En este capítulo se relatara cómo esos Oficiales visualizaron las consecuencias de la ocupación y sus esfuerzos por alistar las F.A.A. para el evento.

La apreciación abarcó prácticamente todas las etapas del conflicto y si bien se plasmó en sólo algunas directivas, fue el documento que orientó las decisiones del Comando Estratégico.

ANEXOS

11 - Organización prevista
12 - Organización concreta
13 - Alistamiento Logístico (armamento, navegador,cha etc.)
14 - Pistas en caminos
15 - Escuadras aéreas móviles

PARTE II
LA OCUPACION

CAPITULO VII - LA OCUPACION - EL REPLIEGUE - LA CONTRAORDEN

DESARROLLO

El planeamiento de la ocupación se concretó profecionalmente y de acuerdo con el buen saber y entender de los hombres de mar. La ejecución del plan se realizó tal como se había previsto. El personal que intervino fue debidamente seleccionado.

Se actuó oportunamente aventando todos los factores que podrían oponerse a la operación Azul. Así, por ejemplo, se adelantó la fecha de la ocupación.

El Gobernador Hunt, con 68 marinos, debería oponer resistencia a una fuerza de desembarco de hombres.

ANEXOS

16 - Las F.F.A.A. empleadas en la ocupación
17 - Las F.F.A.A. previstas para quedarse en M.L.V.
18 - El personal de F.A.A. que actuó antes y durante la ocupación
19 - Acciones y reacciones políticas después de la ocupación

CAPITULO VIII
EL DESPLIEGUE QUE SURGE DEL PLANEAMIENTO INMEDIATO. EL PUENTE AEREO

IDEAS PRINCIPALES

- Las unidades seleccionadas para el despliegue a Malvinas
- El puente aéreo como único medio de despliegue, hasta el día 1º de mayo.
- La logístoca. La pista de Malvinas.
- Los depósitos intermedios.
- La zona de exclusión.
- El Cte. Aé. Estratégico blanquea. El alistamiento de la F.A.A. logrando el 4 de abril la asignación de tareas concordantes con la posibilidad del uso de la violencia.
- La gran desilución. La Armada repliega a puerto.

DESARROLLO DE IDEAS

Demostrar que la decisión de "reforzar para disuadir" también fue un error de apreciación que se materializó en dos aspectos. el uno porque no era posible disuadir a los ingleses y el otro porque la disuación pretendimos hacerla en base a cantidad y no a la calidad de los efectivos. Señalar algunos ejemplos. Mencionar al gran olvidado: LA LOGISTICA, y explicar los aspectos que el planeamiento inmediato no puede solucionar.

ANEXOS

19 - El puente aéreo.
20 - Acciones y reacciones políticas después de la ocupación.
21 - El Gobierno y el tratamiento a los kelpers.

CAPITULO IX
EL OBA MALVINAS Y LA ESPERA

IDEAS PRINCIPALES

- Un pantallazo al OBA de EJ y ARA.
- Detalle de los medios de F.A.A. distribuídos y organizados en Malvinas, específicos e integrados con las otras F.F.A.A. (mapas).
- el OBA F.A.A. en el continente.
- El alistamiento durante la espeta. Los análisis que se hicieron en los Comandos, referente a las intenciones inglesas. Esfuerzos pra mejorar el abastecimiento. Tanques eyectables, pista de aluminio. Necesidad de aviones interceptores en Malvians, navegadores inerciales. El apoyo peruano y venezolano. La fotografía aérea de Malvinas. El armamento faltante.
- Las Bases Aéreas Militares y los Escuadrones Aéreos.
- El Comando de Defensa Aérea.
- El CAE.
- El Comando FAS. El Comando Transporte Aéreo, etc.

DESARROLLO DE IDEAS

En este capítulo se explicará conceptualmente toda la organización de la F.A.A. (detalle en Anexos), incluso se incluirán testimonios de los responsables de cada organismo.

La apreciación de ARA y EJ respecto al desembarco inglés.

ANEXOS

22 al 35

CAPITULO X
LAS FUERZAS EN OPOSICION

IDEAS PRINCIPALES

- La estrategia inglesa, sus equivocaciones.
- El OBA inglés.
- Los medios aéreos, terrestresy navales.
- Las capacidades decisorias.

DESARROLLO DE IDEAS

Retrotraernos en el tiempo y comenzar el relato desde Davidoff, continuarlo hasta el establecimiento del OBA definitivo.

ANEXOS

36 - El OBA
37 - Fuerzas Navales, Aéreas y Terrestres.

CAPITULO XI
EL INICIO DE LAS OPERACIONES DE GUERRA

IDEAS PRINCIPALES

- El fin de la espera y de las incertidumbres.
- Las primeras operaciones de los ingleses en procura de la rendición fácil.
- Las reacciones de los hombres del aire y las frustraciones e impotencia ante los comunicados del EMC. La creatividad...pista F/S.
- La información y los medios para obtenerla.
- El 1º de mayo.

DESARROLLO DE IDEAS

Lo que se debía hacer para atacar la flota y lo que realmente se hizo. La imposibilidad de conocer la ubicación de la flota. Relatar los hechos.

ANEXOS

38 - Operaciones del 1º de mayo. El VULCANO...

CAPITULO XII
LAS OPERACIONES AEREAS

IDEAS PRINCIPALES

- Día por día todas las operaciones propias (aviones de combate - HH, transporte, Escuadrón FENIX, aviones de observación, etc.)
- Día por día todas las operaciones conocidas del enemigo.
- Lo que sucedió en el CIC y el resto de los radares en Malvinas y continente.
- La AA, su alistamiento y actuación.
- Que hacía la ROA... y el GOE ?
- Los médicos, abogados, Castellano, Destri.
- Le llegó el turno al Ejército Argentino...defender la Patria hasta perder la vida.
- La información del EMC (el enemigo infiltrado).

DESARROLLO DE IDEAS

El relato finaliza con la capitulación, cada una de las distintas organizaciones en el continente y en la isla, tiene algo que decir acerca de lo que hizo y de lo que se pensó.

- Este capítulo es el corazón del libro. La razón de ser de la F.A.A. encuentra su expresión en los acontecimientos que aquí se relatan.

ANEXOS

39 - Detalle de las operaciones aéreas día por día a partir del 2 de mayo.
40 - Detalle de las operaciones inglesas día por día.

CAPITULO XIII
LA CAPITULACION Y LOS PRISIONEROS DE GUERRA

IDEAS PRINCIPALES

- Las comunicaciones Galtieri - Menéndez

- La decisión de Menéndez.
- El personal de la F.A.A. en la capitulación.
- Los que quedaron prisioneros y los que se fueron.
- Prisioneros de guerra.
- El retorno.

DESARROLLO DE IDEAS

Relatar las acciones del día de la capitulación. Los protagonistas. Las conversaciones y comunicaciones previas. Las pérdidas para ambos bandos.

ANEXOS

41 - Las pérdidas para ambos bandos.
42 - Los documentos.
43 - Cantidad de prisioneros y lugar. Traslado de regreso.
44 - Recepción.

CAPITULO XIV

EL NUNCA MAS. ENSEÑANZAS... ¿PARA QUE?

IDEAS PRINCIPALES

- Los documentos.
- Las expresiones dedeseo.
- Qué significó "NUNCA MAS"
- Qué le pasó a la F.A.A. después de Malvinas.
- ¿ Beneficiarios de esta guerra ?

DESARROLLO DE IDEAS

Al final elaborar una nota al J.E.M.G.F.A.A. sugiriendo modos de acción que concuerden con las conclusiones.

ANEXOS
BATALLA AEREA DE MALVINAS
DESARROLLO

ANEXOS 1-2-3-4 Autoexplicativos.

ANEXO 5 El personal argentino que cumplía funciones en Malvinas.
Desarrollo: Desde el año 1971 hasta el 2 de abril de 1982 mencionar todos los qe permanecieron en Malvinas cumpliendo alguna función (más de un mes), nombre, apellido, cargo y tarea encomendada. No mencionar al personal que fue comisionado en Malvinas para colaborar con la ocupación (Anexo 18).

ANEXO 6 Autoexplicativo. La gestión diplomatica antes de tomar la decisión de ocupar Malvinas.

ANEXO 7 Los vuelos realizados en apoyo de Malvinas.
Desarrollo: Desde el 1er. vuelo del Albatros registrar todos los realizados por F.A.A. desde 1971 al 2 de abril de 1982.

ANEXO 8

ANEXO 9 Davidoff
Desarrollo: Averiguar quién era este señor. Existe la presunción que la idea de designar buques en Leith no fué propia sino impuesta. Relatar todos los movimientos conocidos y sus consecuencias.

ANEXO 10 Autoexplicativo. La gestión diplomatica despues de tomar la decisión de ocupar Malvinas.

ANEXOS 11 AL 15 Autoexplicativo.

ANEXO 16 Las F.F.A.A. empleadas en la ocupación.
Desarrollo: Si es posible, dimencionarlas porque en general nadie sabe cuanto personal tiene una Fuerza de Tarea, un Batallón o un Grupo.

ANEXO 17 Las F.F.A.A. previstas para quedarse en Malvinas
Desarrollo: Al igual que en el anexo anterior, dimencionarlas. Colocar lo previsto en el planeamiento y lo que realmente sucedió.

ANEXO 18 El personal de F.A.A. que actuó antes y durante la ocupación.
Desarrollo: Unicamente el designado para colaborar con la ocupación. Las tareas ordenadas y ls cumplidas.

ANEXO 19 Acciones y reacciones políticas después de la ocupación.
Desarrollo: En el ámbito nacional y en el Internacional. Demostrar cuán poco se hizo internacionalmente para convencer al mundo de la "justa razón" de los reclamos argentinos. Comentar las reacciones en Europa, Asia, E.E.U.U., China, América, etc. y por fín la reacción ARGENTINA que bien podría definirse como la que selló la suerte del planeamiento.

ANEXO 20 El Puente Aéreo
Desde el ler. vuelo del día 2 de abril de 1982 hasta el último del 4 de junio de 1982 incluir todos los vuelos de transporte C-130 F-27 F-28, etc. Pueden incluirse apéndices.

ANEXO 21 El Gobierno argentino ~~no estaba~~ establecido en Malvinas y el tratamiento a los Kelpers.
Desarrollo: Si es posible mencionar la organización, cargos, tareas de cada uno de los integrantes del Gobierno. Transcribir en apéndices los documentos relacionados con el tratamiento a los Kelpers.

ANEXOS 22 AL 35 De cada una de las unidades mencionar su organización, despliegue en el terreno, medios y tarea encomendada, de manera tal que al ser mencionadas durante el relato de los acontecimientos, el lector sabrá perfectamente (recurriendo al anexo) de qué se trata.

ANEXOS 36 Y 37 El OBA Inglés y las Fuerzas Terrestres, Aéreas y Navales.
Desarrollo: Si bien la TASK FORCE se visualiza como un conjunto de buques, es posible definir la composición de las Fuerzas Terrestres , Navales y Aéreas; si es posible dimensionarlas.

ANEXO 38 Operaciones del 1º de mayo.
Desarrollo: Incluir todas las salidas de ese día, no solamente las de combate sino también las de Transporte, de Búsqueda y Salvamento de Explora-

ción y Reconocimiento, dando desde el continente como desde Malvinas.

ANEXO 39 — Detalle operaciones aéreas desde el 1º de mayo al 13 de junio.
Desarrollo: Idem anterior día por día.

ANEXO 40 — Detalle de las operaciones aéreas inglesas, si es posible día por día.

ANEXO 41 — Pérdidas por ambos bandos.
Apéndice A - Argentinas
Apéndice B - Inglesas
Desarrollo: Establecer las pérdidas totales de ambos bandos y luego incluir en los apéndices las pérdidas en los distintos escenarios:
- En el Aeródromo
- En Goose Green
- En el frente de batalla
- En el mar, etc.

ANEXO 42 — Los documentos
Desarrollo: Este anexo está referido a los documentos (y su génesis) de la capitulación. Resaltar lo atípico de la situación; las F.F.T.T. del lugar se rindieron pero la fuerza que realmente infligió bajas a la TASK FORCE, la F.A.A. estaba en aptitud de seguir combatiendo, de allí entonces la preocupación inglesa por lograr el cese de fuego total y la promesa de que la F.A.A. cesaría los ataques.

ANEXO 43 — Los prisioneros.
Desarrollo: Cantidades por Fuerza. Lugares donde permanecieron y finalmente cómo fueron trasladados a la Argentina.

ANEXO 44 — El recibimiento.
Con mucha objetividad relatar la forma como la J.G.J. programó el acontecimiento.

OBSERVACIONES AL CUADERNILLO "LA OCUPACION"

LAS OBSERVACIONES SON SOLO DE FORMA .
ME PARECE BUENA LA DESCRIPCION
DETALLO SEGUN NUMERACION DE PARRAFO.

1. (segunda frase : y SANDWICH DEL SUR) quizas la orden haya sido esa pero el tema ya fue solucionado en 1975.

2. Creo que se podria obviar el parrafo , es una critica ligera , - el comando puede planificar sin consulta a las unidades , tiene sus especialistas y es normal en la practica para mantener la reserva .
Tampoco es un detalle trascendente conocer la pista de MALVINAS , si esto fuese necesario seria muy limitada la capacidad de las unidades de TRANSPORTE.

3. Seria mas parco POCO DESPUES SE INICIABA LA OPERACION DE DESPLIEQUE DE LOS HERCULES C - 130 _A COMODORO RIVADAVIA (omitiria las consideraciones de el futuro).

4. La ultima frase la escribiria : El HERCULES C-130 que aterrizaria ....

7. quitar la palabra OFRECIDO frente a MENENDEZ , fue designado , el mando militar no es democratico., y al final agregar que la MISION DEBIA REALIZARSE SIN PRODUCIR BAJAS "EN LOS EFECTIVOS INGLESES".

15. Agregar que a los 67 Marines britanicos tenian disponible a los voluntarios de los FALKLAND ISLANDS DEFENCE FORCE que se utilizaron en forma muy limitada. y no en combate

MAR DEL PLATA MAYO 20 DE 1996

ESTIMADO COLEGA QUELLET

Recibí hace tres dias su nota del 13 de mayo , con el cuadernillo de LA OCUPACION , lo leeré detenidamente y le envío cualquier observación que tenga, pero a primera vista me ~~aprecio~~ PARECE bueno .

Lo que observo o me parece , que están cambiando la tónica de la redacción , esta menos dura - no es critica - es redactado mas civilmente , delatando emociones y sentimientos.

Pero , deme unos dias para leerlo en detalle.

LEER

Al ~~hacer~~ este anexo , observaran que no coincide con el. numero que estaba previsto en el plan , no lo tomen como alteración , simplemente le puse el numero en que van siendo confeccionado , el definitivo lo pueden colocar al corregirlo.

También me parecio adecuado numerar los párrafos para que las referencias y alteraciones se puedan indicar , veo que en BAIRES hicieron lo mismo.

Me gustaría estar en la próxima reunión plenaria , pero ...cada viaje a Bs.As. me cuesta el 10 % de mi haber de retiro si viajo en avión y el 17,5 % si lo hago en auto , no puedo abusar de los recursos ahora que la provincia aumento todas las tasas y los impuestos.

De todas formas en junio garantizo hacer un viaje - si puedo el 19 que coincide con un almuerzo de la ASOCIACION EX DIRECTORES DE LA E.A.M. , y no quiero que los predecesores se olviden de mi.

Por ultimo , el tema de artillería antiaérea en Pto. ARGENTINO esta en preparación , el 2do fue el Vcom. MARTINEZ (entonces capitán) y ya me dio una parte , le pedí una ampliación pero no me parecio suficiente de modo que quedamos después del 25 ,(que tenemos una formación), reunirnos con los veteranos que el seleccione , inclusive con algún SUBOF. que haya estado. El COM.(R) CASADO , un MASTER de AA nos acompañará y aconsejara según su experiencia , la redacción que tendrá que salir de este aparato.

Para este trabajo necesito no menos de 15 dias y quizás deba ser completado en el CONDOR con el tema RADAR.

Saludos a los miembros del plenario

ATENTAMENTE

P.D. El anexo original 2. FLORA , FAUNA , R. MARINA y los no RENOVABLES esta en borrador excepto riqueza marina (hay que darle otra expresión como ICTICOLA) quedaron en asesorarme la escuela de pesca , que depende de la ARA., demodo que me llevara unos 15 dias , en el intermedio tengo que cumplir con un pedido DEPARTAMENTO ANTARTICO .por un vuelo que no tienen referencias.

CAPITULO I
ANEXO 2. CARACTERISTICAS GEOGRAFICAS - CLIMATOLOGIA
PAGINA 01 revisión

INTRODUCCION

1.- La existencia de las ISLAS MALVINAS en su posición geográfica actual solo puede entenderse como un efecto explicado por la teoría de la deriva de los continentes. Con ella comprendemos la distribución actual de las superficies emergentes del agua.

2.- La idea de una deriva continental es antigua y busco explicar la posibilidad de unir los continentes como si fuesen un gran "rompecabezas" . Francis BACON en 1620 , con una capacidad de diseño geográfico rudimentario , comparado con el nuestro , comentaba que tales similaridades no pueden ser accidentales. En 1658 otro sabio , el R.P. Francois PLACET también lo hace notar y sugirió que el viejo y el nuevo mundo se separaron después del diluvio universal , cosa que fue apoyada en 1756 por Theodor LILIENTHAL y en 1800 por Alexander HUMBOLT.

3.- Es aceptado actualmente que AMÉRICA DEL SUD estuvo unida a AFRICA y AUSTRALIA y que al incrementarse los espacios de agua se creo el OCÉANO que nos separa. Todo con un cambio climatológico total.

4.- Es así como se explica la existencia de bosques en ANTARTIDA y helechos tropicales en LONDRES , PARIS y GROENLANDIA

5.- Estas teorías que muchos recibían con escepticismo se fueron asentando con la evolución de ciencias concurrentes y la capacidad de medición de los movimientos actuales de masas de tierra y sus distorsiones.

6.- En esta teoría las Islas Malvinas estuvieron conectada al continente americano y derivo al ESTE sin exceder la masa de agua , la profundidad de 110 metros (Mar ARGENTINO) conservando una similitud geológica con TIERRA DEL FUEGO.

DESCRIPCION

7.- El ARCHIPIÉLAGO de las MALVINAS esta ubicado en el Atlántico SUR , a unos 500 kilómetros de la Patagonia , entre los 50o 58' y los 52o 56' de latitud sur y los 57o 42' y los 61o 26' de longitud oeste , con una superficie aproximada de 12.000 kilómetros cuadrados.

8.- Esta compuesta de unas 230 islas e islotes que emergen de la PLATAFORMA SUBMARINA continental (1) , estando el total del archipiélago contenido en la plataforma continental y en la ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA (ZEE (2))

9.- Las islas principales son dos LA GRAN MALVINAS de 3.500 kilómetros cuadrados y la SOLEDAD de 5.000 Kilómetros cuadrados.

10.- Salvo en las elevaciones montañosas el paisaje es similar a la meseta fueguina , suaves ondulaciones cruzadas por ríos no caudalosos con depresiones anegadas y una vegetación rala con ausencia de bosques.

11.- La mayor parte del terreno esta saturado de humedad

12.- Es casi imposible encontrar un sector seco y alto que no sea ondulado.

13.- Los espejos de agua son numerosos y se alternan con llanos semianegados o anegados.

14.- Estas tierras fueron las que FITZ ROY , capitán del BEAGLE y el científico invitado CHARLES DARWIN considero en 1833 que seria .." admirablemente apta para un establecimiento penal"...cosa que ya habían apreciado los españoles y argentinos.

LA GRAN MALVINAS

15.- Es la mas llana de las de las dos islas mayores., sus costas son adentradas con numerosas bahías pequeñas.

16.- Su altura media es mayor que la de la isla SOLEDAD, Sobre el borde NORTE se desarrolla una linea de colinas . Sus mayores alturas son el Monte INDEPENDENCIA (Robinson) de 698 metros y BEAUFORT (Adam) de 680 metros , el resto de la cadena varia entre 150 y 400 metros.

17.- La costa ESTE tiene varios montes aislados , siendo el mayor el MARIA de 658 metros de altura.

18.- Es asiento de importantes establecimientos ganaderos , PORT STEPHENS , FOX BAY WEST y F.B.: EAST . PORT HOWARD , HILL COVE , ROY C
OVE
y CHARTRES.

19.-. Al OESTE de la GRAN MALVINAS se encuentran las islas en explotación mas importantes del archipiélago , PEBBLE , SAUNDERS , KEPPEL , CARCASS , WEST POINT (reservación de pájaros) , en el sector norte y en al sector sud , NEW , BEAVER , WEDDEL , y FOX.

20.- Se sumas a estas numerosos islotes que solo tienen importancia como lugar amparado para fauna.

ISLA SOLEDAD

21.- Es la mas poblada y separada de la GRAN MALVINA por el estrecho de SAN CARLOS de un ancho que varia entre 2 Km. y 20 Km. con numerosos islotes .

22.- Esta dividida en dos sectores unidas por una estrecha península donde se encuentra DARWIN y GOOSE GREEN . la bahía PUENTE RUIZ (Grantham) se ubica al oeste , contra el estrecho de SAN CARLOS (Falkland Sound) , y el estrecho de CHOISEUL hacia el este. Ambos sectores de la isla SOLEDAD son casi equivalentes en superficie.

3.- El sector norte de la isla posee una topografía mas abrupta que se eleva hacia la zona central siendo sus picos mas notables el RIVADAVIA (Wickham) y el ALBERDI (Usborne) ambos de alrededor de 690 metros , al norte de estos se encuentra Mount SIMON de 488 metros.

24.- La isla esta cruzada por varios ríos , siendo los mas importantes el SAN CARLOS , el PEDRO (Teal) y el río MALO.

25.- El sector SUD , también llamado LAFONIA (espacio geográfico otorgado a FISHER LAFONE como concesión) tiene mas terrenos regulares con ondulaciones constantes.

26. La isla tiene numerosas bahías aprovechables para operar con naves de calado limitado . las importantes se encuentran al noreste , en PUERTO SOLEDAD y BAHIA WILLIAMS que sirve de acceso a la capital donde pueden operar naves sin restricción de calado.

27.- Los campos ganaderos mas importantes son EL SALVADOR , RINCON GRANDE , JOHNSON , PORT LOUIS , GREEN PATCH , BLUFF COVE , FITZ ROY , WALKER GREEK , NORTH ARM , SPEEDWEL (una isla al sudeste) , DARWIN , SAN CARLOS Y DOUGLAS STATION .

28.- Las islas menores mas próximas son LIVELY , BLEAKER ; BEAVER ; BARREN , GEORGE y la reservación de SEA LION:

29.- Un accidente notable y curioso es la existencia de los llamados RIOS DE PIEDRA , en muchos casos se pueden escuchar en sus lechos el sonido que hace el agua subterráneas corriendo bajo superficie dirección al mar. Los bloques de piedra que se encuentran en la superficie son de notable tamaño , hasta 6 metros de longitud y dos de ancho , con un promedio de un metro por 0,75 de ancho.

GEOLOGIA

30.- El suelo de las islas es muy variado y se han encontrado muestras de la era JURASICA hasta la PRECAMBRICA .

31.- Los depósitos orgánicos predominan en la superficie y han formado un terreno de características turbosa muy similar a la encontrada en zonas de TIERRA DEL FUEGO.

32.- Las turbas o turberas - vivas o muertas - son de origen post-glacial y forman manchones reducidos en los campos altos o coberturas continuas en las zonas bajas , pueden tener espesores que varían entre un metro y mas de 6 metros. Se sustentan sobre capas arcillosas o limosas y aun sobre roca firme.

33.- La turba ha sido el principal proveedor de energía para el poblador desde que las islas fueron habitadas por foqueros y balleneros , es fuente de calor disponible gratuita , su existencia es general y abundante . Su disponibilidad ha influido en la ubicación de establecimientos ganaderos y viviendas . también implican un cierto riesgo , han existido deslizamiento causados por sobre saturación de agua que han destruido edificios importantes como el TOWN HALL en 1878 y 1879 . Su importancia es capital para la población de una colonia de escaso recursos donde todo debía proceder de continentes , para población radicada de Irlandeses escoceses su uso no era novedad , ya que en sus países de origen se la aprovecha . Si es de buena calidad (antigua y después de un proceso de secado que lleva varios meses en TURBARES techadas - peat sheds - que permiten que el viento tenga circulación y le quite la humedad ,) puede llegar a a tener mas de 4.000 calorías BTU (2) lo que las hace comparables a las de las ISLAS BRITANICAS e IRLANDA . Su uso es molesto comparado con otros combustibles solidos como el carbón , se trabaja con panes de unos 40 por 25/25 cms y de un espesor de 15 cm. que dejan un residuo de cenizas que debe ser descargado diariamente y depositado en tambores de 200 litros para que lo retire semanalmente el servicio de basureros.

34.- Las playas ofrecen amplias zonas de arena pura y blanca e inclusive se configuran sectores de dunas.

AGUA

35.- Existe una abundante disponibilidad de agua potable favorecido por el rango de lluvia que tiene la isla - 750 mm. anuales como mínimo.

36.- El agua de uso domestico se obtiene de cursos de agua ,pero su color suele ser algo turbio en determinadas épocas del año dado que normalmente cruza campos de turba . No existió hasta el momento necesidad de recurrir a capas subterráneas . Una característica desfavorable es la carencia de iodo en su composición lo que obliga a algunos pobladores a compensar su falta con productos farmacéuticos.

37.- La aldea capital dispone de una plata potalizadora adecuada ubicada a unos 7 kilómetros al oeste , sus caños de abastecimiento están enterrados a poca profundidad (unos 50 cm.) los que se cortaron casi constantemente durante la BATALLA de MALVINAS por los bombardeos navales y requirió que la secretaria de OBRAS PUBLICAS le dedicase un constante esfuerzo .

SINTESIS

38.- La característica topográfica es de una sucesión de colinas , con grietas en muchos sectores .Los picos mas altos de las cadenas no exceden de los 690 metros y no cuentan con laderas escarpadas , el suelo en general es blando en particular en las zonas deprimidas e incluye pantanos y una proporción notable de suelo de turba.

39.- La humedad del terreno es muy alta y la capa freatica esta próximo a la superficie e impide hacer construcciones que no se anclen a zona rocosa a al menos firme y conviene que estén aisladas de la superficie para evitar que la humedad se transmita a la construcción. La pintura externa debe ser periódica para preservar la madera o la chapa del deterioro , en particular de la corrosión de agua de mar.

40.- El drenaje es imperfecto por tenerse un suelo muy arcilloso sobre la cual se suspende en muchas zonas la capa freatica.

ANALISIS DESDE UN PUNTO DE VISTA AERONAUTICO.

41.- El terreno de las islas Malvinas no es apto para construir pistas que excedan 500 metros de longitud y donde puedan operar aeronaves de mas de 1200 kilogramos de PMD (peso máximo de deseque) excepto despues de un trabajo ,intenso de preparación y con disponibilidad de maquinaria vial importante.

42.- La limitación principal es que las zonas niveladas son de terrenos muy húmedos y de base de turba con la capa freatica próxima a la superficie.

43.- Los sectores secos son lomados o de roca.

44.- La F.A.A. para preparar la pista provisoria que sirvió de aeródromo único de las islas por 4,25 años , debió preparar un piso para soportar las placas de aluminio que demando intenso trabajo y el uso de maquinaria vial que debio trasladar y hacer un rellenado de piedra triturada y cada dos años debió nivelar nuevamente el terreno ya que se deformaba el suelo por la acción de la humedad.

45.- Para ubicar un sector que ofreciese cierta garantía , el gobierno de ocupación solo pudo ofrecer en definitiva tres ubicaciones , algunas que requerían un trabajo excesivo de movimiento de tierra que se desecharon . La pista provisoria solo fue posible de 785 metros de longitud y permitía al FOKKER F-27 decolar con 22 pasajeros .

46.- El gobierno británico contrata en 1975 una empresa constructora especializada en pistas y caminos la JOHNSTON CONSTRUCTION Co. para construir la pista definitiva de demento de 1233 metros (con dos años de demora a lo comprometido con el gobierno argentino) empresa especializada en trabajos en colonias y países Arabes , que consideraron la tarea sumamente difícil y perdieron varias maquinas al ceder el terreno.

.....(EL GRUPO UNO DE CONSTRUCCIONES PUEDE APORTAR INFORMACIO

INTERESANTE E ILUSTRATIVA , ¿ NUMERO DE PERSONAL / MAQUINARIA / MOTO NIVELADORA QUE DEJARON EN LA PISTA PARA EMERGENCIAS / DURACION DE LA TAREA / ETC.?)

47.- Hasta 1977 el servicio aéreo gubernamental (FALKLAND ISLANDS GUVERMENTAL AIR SERVICE -FIGAS) opero los servicios inter islas, con DE HAVILAND BEAVERS sobre pontones (similares a los que la F.A.A. operaba en ANTARTIDA y cuyos remanentes de respuestos se donaron a las islas cuando los DE HAVILAND D-6 TWIN OTTER fueron basados en la Base Aérea MARAMBIO) , esta fue siempre una operación agotadora para los mecánicos de la RAF estacionados como apoyo. Era un recurso demandado por la imposibilidad de operar sobre pistas de tierra , implicaba colocarle ruedas a los pontones en el agua por los mecánicos vestidos con ropa de goma y en ocasiones de oleaje moderado , debían colocarse trajes antiexposicion , para poder izarlo en una rampa con tracción de un vehículo lavar el material con agua dulce para evitar la corrosión de agua salada y hangararlos , al dia siguiente desarmar la operación , esta se llevaba a cabo 5 dias a la semana , sin contar las emergencias en dias feriados.

48.- En 1975 el Sr. R. PITALUGA , dueño de EL SALVADOR y presidente de la F.I. SHEEP OWNERS ASSOCIATION (la sociedad rural local) importa un cesna 182 , construye una pista en su campo y opera entre su establecimiento y la pista provisoria. Varios establecimiento prepararon pistas de unos 350 metros para recibir al CESNA 182 .

49.- En 1977 la administración analizo que podría operar en algunos de estos campos con aviones lo que resultaría mas económico y menos complicado , bastaría con mejorar algunos campos y quizás alargarlas unos 100 a 150 metros. La gobernación de ocupación adquirió un ISLANDER recomendado por una consultora de LONDRES y a partir de ahí altero los servicios con los BEAVERS y los establecimientos ganaderos encontraron conveniente dasarrollar sus pistas para tener ambas alternativas.

50.- En 1980 el gobernador de ocupación Rex HUNT (ex RAF) importo también un cesna y al poco tiempo el gerente de un campo, LUXTON importo el tercer Cesna , con lo que las pistas rudimentarias y de poca extensión se justificaron y llegaron a ser 10

51.- La excepción fue DARWIN donde la pista , aunque limitada fue mas desarrollada , era la cabecera del establecimiento ganadero mas importante , donde residía el gerente general de la FIC. y sede de un colegio con alojamiento para 30 alumnos.

52.- Las limitaciones de despeque y aterrizaje dependían de la intensidad y dirección del viento y de la humedad del terreno..

CLIMATOLOGIA

53.- La ubicación y configuraron insular de MALVINAS determina sus características climatológicas.

54.- El clima es de características oceánicas , frío no extremo , con temperaturas uniformes en cada estación del año , con un alto pòrcentaje de humedad y con solo el 2% de dias calmos.

55.- Hacia las islas converge una corríente llamada DEL CABO DE HORNOS , de aguas subantarticas , que se origina en el pasaje DRAKE y con una temperatura en la zona de 5o C a 6o C (- templadas frías) que bañan las costas orientales , sus costas occidentales están bañadas por la corriente de MALVINAS que se origina a la altura de ISLA DE LOS ESTADOS también de aguas subantarticas , pero de temperaturas algo superior a las de la costa oriental - 6o C a 8o C .

56.- Los vientos predominantes son de los sectores SUDESTE y NORESTE con una velocidad promedio anual de 12 Kts. (22,2 Km./ hora) Periódicamente se sufren vientos huracanados que llegan a los 50 Kts (92 Km / hora)

57.- Una tendencia normalizada es que los vientos disminuyen al atardecer.

58.- La nubosidad es elevada , no exceden de 20 dias al año en que el cielo este con menos de 3/8 de nubes .

59.- Las precipitaciones anuales rondan los 700 mm anuales y llueve intermitentemente 170 dias por ano , la humedad es de 77% en meses de verano y de 90 % en meses de invierno.

60.- Se tiene 55 dias de niebla por año como promedio que por mas cerrada que sea , es disuelta por el viento alrededor de medio dia.

61.- Las nevadas son ligeras con excepción de dos o tres ocasiones anuales en que se pueden considerar intensas.

62.- La temperatura promedio anual es de 9o C siendo la máxima normal de verano de 13o C y la máxima general de invierno de 4o C . La temperatura mínima de verano es de 5o C y de invierno promedio -1o C .

63.- Las temperaturas extremas son en verano 21o C y en invierno de -11o C .

64.- Existe diferencias de registros de temperatura en algunas islas y regiones del archipiélago promovido por la distancia al agua o protección del viento por lomas.

EFECTO NEGATIVO DEL CLIMA SOBRE EFECTIVOS DESPLEGADOS SOBRE EL TERRENO

65.- Las características del terreno hace que el personal de las unidades desplegados sobre el terreno este casi permanentemente expuesto a los efectos de la lluvia , el viento , y ocasionalmente la nieve.

66.- Se carece de bosques , cavernas , las construcciones son muy contadas y fuera de las cabeceras de los establecimientos ganaderos solo se encuentran casas de puesteros de reducido tamaño , eventualmente se cruzan alambradas con postes de madera y algún deposito de agua para el ganado ovino.

67.- El terreno es permeable en extremo y la capa freatica , excepto en zonas montañosas , esta próximo a la superficie .

68.- Las posiciones que se cavan para protección de personal , (pozos de zorro , trincheras , observatorios , depósitos , etc.) están casi permanentemente anegados.

69.- Cuando el combatiente tiene oportunidad de salir para alejarse de la humedad , el viento casi constante y a menudo intenso , produce una sensación térmica intolerable en invierno agravado por la poca duración de la luz diurna , (en junio de alrededor de 9 horas) , en que puede aprovechar los pocos rayos solares si la nubosidad lo permite.

70.- La sensación térmica se asproxima a los -15o C al amanecer con una humedad de entre 80 y 85 % , en zonas plagadas de lagunas , lagunillas y ríos , algunos profundos.

71.- El combatiente no puede obtener nada del terreno , no tiene leña , carbón ni turba seca para quemar. Lo único a que puede recurrir si tiene oportunidad es a alguna oveja o un ganso para mejorar su dieta.

72.- La falta de combustible para calefacción no ofrece la posibilidad de recuperar al personal ni a este de secar su ropa.

73.- Aunque no es parte del análisis de este capitulo , las condiciones también afectaban el rendimiento y conservación del armamento.

74.- En condiciones semejantes las posibilidades de contraer pie de trinchera y enfriamientos graves eran muchas.

75.- En condiciones tan extremas , los problemas que se enfrentaron agobian al personal y no se consique superar el estado de necesidad con solo espíritu de sacrificio.

ÍNDICE

PREFACIO
INTRODUCCIÓN

CAP. I del Tomo X - ANTECEDENTES DE LA BATALLA AÉREA

Capítulo 1 - La actividad de FAA en LMV a partir del primer vuelo del ALBATROS. Anexos 1 al 8.
Capítulo 2 - Los perfiles de la ocupación (desde el enterado del CJFAA hasta el día "D". Aneo 9.
Capítulo 3 - El concepto de la operación del CAE.
Capítulo 4 - Constitución de los Cdos. específicos y conjuntos.
Capítulo 5 - El argumento que permitió el despliegue de la FAA hacia el Sur.
Capítulo 6 - Los alistamientos de la FAA.
Capítulo 7 - Porqué la FAA se preparó para la guerra.
Capítulo 8 - Porqué la FAA no contó con el armamento adecuado.

CAP.II - LA OCUPACIÓN Y EL REPLIEGUE
Anexos 10 al 14

CAP.III - EL PTE. AÉREO Y LA LOGÍSTICA
Anexo 15

CAP.IV - EL OBA MLV
Anexo 16

CAP.V - LA ESPERA
Anexos 17 al 25

CAP.VI - LA BATALLA AÉREA
Anexos 26 al 31

CAP.VII - LA CAPITULACIÓN Y LOS PRISIONEROS DE GUERRA
Anexo 32

CAP.VIII - EL NUNCA MAS
Anexo 33

ANEXOS

1. Características geográficas - climatología.
2. La flora y la fauna.
3. La riqueza marina.
4. Los antecedentes históricos.
5. La población y los kelpers.
6. La gestión diplomática antes de la intención
7. La gestión diplomática después de tomada la decisión.
8. Los vuelos realizados en apoyo a las malvinenses.
9. El Planeamiento y sus autores (El plan ejecutado).
10. Organización de Cdos.
11. Las FFAA empleadas en la ocupación.
12. Las FAA que repliegan y lasque quedan.
13. El Govierno de Malvinas y el tratamiento a los kelpers.
14. Reacciones políticas después de la ocupación.
15. El puente aéreo.
16. El OBA MLV.
17. Defensa aérea en el continente y en MLV.
18. La ROA.
19. El GOE.
20 La Sanidad.
21. Los señuelos, los refugios.
22. La religiosidad y la acción jurídica.
23. La logística y los alimentos.
24. La flota inglesa.
25. Las fuerzas en oposición.
26. Operaciones aéreas día por día.
27. El Estado HH. El Escdr Helicontacos.
28. El CIC.
29. El Escuadrón Fénix.
30. La AAa de MLV.
31. El Escuadrón Pucará.
32. Bajas de ambos mandos.
33. Antecedentes Anecdotes - relatos etc

CONCEPTO DEL INDICE.

Cap 1. Antecedentes de la Batalla Aérea.

Este Cap se desarrolla con los siguientes subtítulos:

1º) La actividad de FAA en MLV a partir del primer vuelo del Albatros.

Contenido: Un relato de todo lo que hizo la FAA en MLV a partir del 1er aterrizaje (acuatizaje) oficial en el archipielago con el ALBATROS. Sería conveniente leer los informes de los Ofs de FAA comisionados en MLV x 2 años.. Incluir todos los vuelos realizados, el intercambio las becas etc etc

Son anexos de este Cap: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 8.

2º) Los perfiles de la ocupación

El día ..... el Cte J FAA es enterado de la intención de Anaya y Galtieri de ocupar las MLV.

Relatar todas las actividades realizadas desde ese día reuniones, ACTAS, ordenes individuales y como integrante de la JCJ. Existen dudas, si una vez bosquejada la intención de ocupar MLV toda la actividad diplomatica fué solo una pantalla para cubrir el objetivo.

3º) El concepto de la operación así como lo concibio el CPE inmediatamente despues de ordenarse el Planeamiento de la ocupación

autoexplicativo.

Una explicación sintética de las responsabilidades principales de C/Fuerza de emisión 601/102 del EMC. y los puntos de fricción no aclarados.

CAP 2.- La ocupación y el repliegue

Detalle de como se realizó la ocupación y en particular que tarea tenía como responsable a la FAS. Como se organiza la FAS en MLV. inmediatamente después de la ocupación y posteriormente a la orden de reforzar las Islas.
El gobierno argentino en MLV como se constituyó esta

Anexos 10 al 14

CAP 3. El puente aereo y la logística

Relate las razones que impulsaron a Galtieri a dar la contraorden y arribar en MLV más de 10000 hombres
La zona exclusiva. Los submarinos. La armada.

Se incluye el Anexo 15.

Los depositos de la Terminal ERV - La pista de aluminio para prolongar la existente y permitir el arribo de los MIII.

CAP 4.- Los medios de las FFAA asistentes en MLV el día del inicio de las ops.

Incluye Anexo 16.

Csp 5. La Espera

Lo que pasó en MLV desde la orden de reforzar MLV hasta el día del 1er disparo inglés.

Es el relato del ingenio y la creatividad de quienes con poca instrucción, debieron volar la marcha establecerse en el terreno y operar.

Incluye los anexos 16 al 24.

Csp 6.- La Batalla Decez.

Incluye el Anexo 25 y 26

- Este capítulo es el corazón del libro. La razón de ser de la Fuerza encuentra su expresión en los acontecimientos que aquí se relatarán. Incluye los siguientes ~~temas~~ temas.

- Las Ordenes Fragmentarias y las ops día x día
- Los Odos en Operaciones
- Cañones.
- La información
- El C-130 en misión de E y R.
- El Escdo Fenix Anexo 29
- El desembarco
- Puente Aéreo
- El CIC MLV Anexo 28
- El Escdo HH. Anexo 27
- El Escdo Pucará Anexo 31
- La AAA Anexo 30

CAP ~~VII~~ 7.-

La capitulacion y los prisioneros de guerra.

Relata las acciones del día de la capitulación los protagonistas. Las conversaciones previas. Las perdidas para ambos bandos. Anexo ~~27~~.32

CAP ~~VIII~~ 8.- El NUNCA MÁS.-

Que se pensó despues de MCV. Que se escribió lo que se prometió. los requerimientos etc etc

Anexo ~~30. Rel.~~ 33.-

ANEXOS

1 Características geográficas y climatológicas del archipiélago

Contenido: Describirla desde el punto de vista de un piloto que las observe para:

- atenizar pistas caminos preparados campos aptos etc
- ocultarse en suelo bajo - elevaciones arboles etc.
- visibilidad vientos nubes etc.

2. La Flora y la Fauna

Existen condiciones aptas para la supervivencia en caso de emergencia?

3. La riqueza marina

Es posible pensar que bien explotada MV puede ser autosuficiente (para 5000 personas) mediante la pesca y la explotación lunar? Petróleo.

4 Los antecedentes históricos

Todos los acontecimientos que configuren movimientos de buques y personas. No los actos diplomáticos

5.- La población

Si es posible desde el primer asentamiento como se va conformando la población de MLV hasta el día del desembarco argentino.
Características de los Kelpers.

6.- La gestión diplomática argentina antes de la intención de ocupar las IM. Breve relato de las gestiones españolas.

7. La gestión diplomática argentina después de adoptada la intención de ocupar las IM

Existe la presunción que la SCS una vez aceptada la idea de ~~ocupación~~ ocupación utilizó a la cancillería como un paraguas o pantalla.

Los vuelos realizados en apoyo de MLV.
Todos desde el primero con ALBATROS hasta el último antes de la ocupación

9 El Planeamiento y sus autores.
Describir todos los planes que se confeccionaron aun cuando nunca se ejecutaron.
También los planes que se ejecutaron.

10. Organización de los Cdos.
La adoptada para la ocupación y la que surgió del planeamiento inmediato.

11. Las FFAA empleadas en la recuperación

12 Las FFAA que replegaron y los medios que quedaron para cumplir en el planeamiento predispuesto.

Sé que después de la recuperación casi de inmediato Galtieri que replegar las FFAA que no estaban previstas permanecer. No sé si se logró el repliegue o antes de finalizarlo ya Galtieri ordenó el refuerzo.

13 El Gno de Malvinas y el tratamiento a la población civil

Como se constituyó como interino el per FFAA

Que garantías tenían los Kelpers.

14 Reacciones políticas después de la recuperación en BAO en Londres y en el resto del mundo.

- El puente aéreo

Lo debemos iniciar con los vuelos de apoyo al desembarco y continuarlo hasta la capitulación

=

16. El OBS MLV el día del ataque inglés.

17. La Defensa Aérea en MLV y en el continente

Ingresamientos para la DA en MLV. etc.

D

18 - LA ROA -

19 - EL GOE

20 - La Sanidad

21 . Los señuelos y los refugios

22 La religion y la accion jurídica

23 La logística. Los alimentos

24 La flota inglesa.

25 Las Fuerzas en oposición
El OBA ingles y el argentino.

26 Las ops aes dia por día.

27 El Escdr HH

8 - El CIC MLV

29. El Escdr Fenix

30. La ADA.

31. El Escdr Pucará

32 Bajas en ambos bandos

33 Relatos anecdotas de los protagonistas.

4º).- Constitución de los Cdos Específicos y Conjuntos de FSA.
Una explicación clara de como la FSA de paz pasa a la organica de guerra. Los inconvenientes de la transición y del Planeamiento inmediato.

5º).- El argumento que permitió a la FSA el despliegue al Sur.
Si el Plan de la JCS era de ocupar, establecer un gno y replegar no aparece claro el porque del despliegue de la FSA al Sur.

6º) Los alistamientos de la FSA

Relatar todos los esfuerzos que hizo la FSA por mejorar su alistamiento. La necesidad de postergar el día de la ocupación. ¿Porque se adelantó la fecha?
La obtención del equipamiento faltante, las instalaciones. Tanques ajustables, navegadores, armamento etc.
El apoyo peruano y venezolano.
La postergación aérea en HLV este.

7º) La FSA se preparó para la guerra a pesar de todo.
La doctrina de la FSA: en la paz para la guerra.
Los ejercicios operativos y sus enseñanzas. El despliegue del año 1978. El conocimiento de las propias capacidades y limitaciones.

8º) Por que la FSA no contó con el armamento adecuado?

MAR DEL PLATA - 31 de ENERO de 1996

COMODORO RICARDO LUIS QUELLET

COLEGA

1 ESTUVE PENSANDO EN UNA INTRODUCCION , es una opinión personal, usted y el equipo la deben aceptar, corregir , parcialmente aprovechar o desecharla.

2 Esta es una posición que nos ayudo a sobrevivir los años de la JEFATURA III del EMG.

3 Mi idea es que en este caso tendríamos que introducir una "toma de posición inicial coherente con el objetivo final " algo que oriente al lector, siempre pensando que su divulgación excederá orgánica del MIN.DEF.

4 Esto se puede lograr en esta introducción u otra , o unos párrafos aclaratorios, o un prefacio , o todo esto mas un reconocimiento al trabajo de la primera comisión redactora.

5 Debemos tener en cuenta que cada FUERZA esta buscando una mejor posición relativa para influir la opinión publica y a elementos del CONGRESO, este informe puede ser un instrumento valido.

6 En MDP la ARMADA nos lleva unos kilómetros de ventaja, y están ahora explotando su participación en la querrá del GOLFO .....solo por haber estado en la zona y no muy cercana por cierto. Están con 8 buques en exposición , mas baterías de Artillería Antiaérea de I.M. , se dan conferencias y se reparte algún folleto o regalan distintivos.

7 Ejercito se sumo a la muestra con sus ROLAND , FAA no participa.

8 Esto no es una critica, vamos perdiendo presencia y vigencias .

9 Volviendo al tema, cada párrafo de la PROPOSICION es abusiva, creo que debe ser rebajada y diluida ,pero , podemos considerarlo un camino.

Un cordial saludo

C. BLOOMER-REEVE

Como Introducción no la veo pesada
tal vez tiene alguna extensión que tiende
a dar opiniones precisas.

En contrapartida, un estilo algo cortado
en párrafos demasiado abreviados.

Me perdí un poco a veces

No me gustan los párrafos de referencia
al abastecimiento o Cap. de reacción de
las Guerrillas. Como que sería mejor dar
hechos, sin decirlo. Me suena a Conclusión
y sería discutible en otros aspectos
como PERSISTENCIA u ocupación territorial
en tantas capacidades intrínsecas.

Creo que si se nos hubiera adverti-
do un ~~podríamos haber preparado~~ (bombas), pista
Desconocimiento a mayor distancia, a vuelo.
Desconocimiento a mayor distancia, en vuelo.
más larga en OCV, Relanzamiento simultá-
más veloz y mayor, mínimo aviones
neos, pues le dio reprogramación, CME, etc.

El asunto del SECRETO es para el ENO
no para nosotros. El escaso análisis
de lo principal es el desconocimiento de
en las variables, el desconocimiento en la
la S.I. REAL, las hipótesis erradas del
enemigo, la escasez de medios, adecuados al
fin/mente, la escasez fue propia NO del
caso al inicio. La sospecha [illegible] y no en-
ENO. Aunque hay quienes sabían. El ENO estaba
[illegible]

PROYECTO "INTRODUCCION"

10 La FAA ha confeccionado este informe de la "BATALLA AEREA DE MALVINAS" con carácter HISTORICO NACIONAL.

11 Este informe no es definitivo ya que constantemente se abren nuevas fuentes de información en nuestro país y en otros países que aportan datos que deben ser incorporados para mantener la veracidad y credibilidad del trabajo..

12 (A) Este informe relata la experiencia de la FAA en conjunto e incluye el relato de cada operación significativa realizada.

13 Es concepto internalizado en la FUERZA que la organización ha sido desarrollada a costa del esfuerzo de la nación a fin de producir seguridad para el país e intervenir en las circunstancias que lo hagan necesario.

14 Los cuadros para estos casos cumplen con las tareas para las cuales fueron capacitadas.

15 Cumpliendo estos conceptos la FUERZA intervino en una batalla en que se observaron los usos y costumbres de la querra con máximo cuidado en particular con la población civil del archipiélago. Se abonaron escrupulosamente todos los servicios y abastecimientos que se requirieron y se evito molestias innecesarias a los pobladores.

16 El respeto al MALVINENSE y a su seguridad se centro como una responsabilidad básica del gobierno militar.

17 Todo estado es responsable de las querras en que participa y (también de las que no interviene), ambas hacen a los objetivos políticos perseguidos en el largo plazo ; pero en toda querra hay mas de un responsable, y en el caso de MALVINAS se comprueba desde un principio un inadecuado manejo de factores intervinientes en la crisis.

18 La batalla de MALVINAS se encuadra en un conflicto que tiene su origen en el siglo XVII y que no dio por finalizado [redacted]. Cada fuerza que intervino cumplió con su misión según sus capacidades , su aptitud y su doctrina. (GN-PNA-EA-ARA-FAA)

19 En el mismo concepto se debe incluir varios organismos nacionales.

20 Desde 1964 hasta 1982 las predicciones fueron de PAZ y ACUERDO .ARGENTINA había realizado esfuerzos sostenidos hacia la población del archipiélago dando notables señales de buena voluntad como la política de COMUNICACIONES que se mantuvo aun en épocas en que se carecía de embajadores acreditados en BUENOS AIRES y LONDRES.

21 La batalla se conforma por una reacción desmesurada fomentada por el gobernador de ocupación de STANLEY el ex RAF Mr. REX HUNT que respondió undudablemnente a orientaciones desde LONDON (DOWNING St. 10) y en procura de objetivos internos y sectoriales.

22 Aceptamos , como en todo conflicto , que existió mucho de vanidad en LONDRES y BUENOS AIRES.

listo y sabían que iban a haber.
La FAG le puso el pecho yendo a buscar al EMO
El que estaba en MCU no tenía más remedio que defenderse. Desde ya que lo hizo lo mejor que pudo y bastante bien.

[redacted]n BUENOS AIRES existió el deseo de concluir un conflicto que se [redacted]o antes de que se proclamase su independencia y reforzar por la recuperación , la tranquilidad interior .

24 En LONDRES primo el deseo de mantener un prestigio nacional político, internacional y de la ROYAL NAVY. Todos sufriendo un proceso de desgaste apreciable. ellos estaban

25 El honor, el temor al desgaste de un partido en el poder y un interés sectorial exagerado provoco una respuesta (ilógica e inadecuada) desproporcionada para el real conflicto.

26 Para el REINO UNIDO de GRAN BRETAÑA (U K) fue un conflicto periférico , un asunto arrastrado desde épocas del imperio y en muchas ocasiones discutido internamente, de epocas en que podía avasallar y transferir soberanías , épocas que tuvo su apogeo en el siglo XVII donde una empresa comercial solía desarrollar una región con apoyo de la corona. Pero por sobre todo , cuando el partido de la Primer Ministro estuvo negociando 3 años con el palacio SAN MARTIN un [redacted] LEASE VIABLE BACK SYSTEM al estilo de Hong Kong para transferir sin afectar su imagen. MALVINAS UK, mientras ESPAÑA tuvo poder, evitó el conflicto y se retiró de MLV, pero mantuvo su interés. Cuando lo apreció oportuno, concretó su objetivo diferido.

27 Para la REPUBLICA ARGENTINA fue una experiencia inédita, siempre se caracterizo en evitar guerras y normalmente hizo concesiones para conservar la paz , nuestro extenso territorio poco poblado lo hacia posible, y la relación de fuerzas lo determinó inconveniente, aunque, sin abandonar el objetivo. Aun ahora lo retiene. Es permanente.

28 (A) La FAA en este trabajo esta consciente del riesgo de generalizar las causas con una tendencia simplista y hará notar los aspectos parciales y los antecedentes disponibles para completar un cuadro de apreciaciones.comprensibles. INTERCALAR

29 Entre ambos países existía una larga historia de entendimiento , acuerdos y emprendimientos comunes. También existieron conflictos y quizás profundos pero no fueron tan significativos como para afectar la (amistad) buena relación en función de otros intereses.

30 En esta ocasión ARGENTINA [redacted] BUSCO recuperar un espacio territorial legitimo y reconocido por las NACIONES UNIDAS que eran poseídos por una acción de fuerza y abuso . Originada en la ocupación de una posición estratégica favorable pero sostenida por intereses de sector actuales

31 El R.U. (UK) demostró una capacidad de reacción que impresiono , desmesurado y fuera de época, poco concebible en una nación sofisticada y acostumbrada a tratar riesgos nucleares..

32 Supo explotar su condición de "relación especial con EE.UU. de N.A." (Special Relationship) que los apoyo casi desde el principio. (fue arrastrado a un apoyo) en una maniobra diplomática hábil y decidida invocando principios ad hoc, la lealtad de amigo y aliado, el peligro del derecho de la violencia, la necesidad de castigo, la imposibilidad de permitir que un pueblo libre y subdito británico quedara bajo un gobierno no democrático, autoritario y cuestionado por su no respeto a los derechos humanos.

El Gobierno Nacional aprecio incorrectamente un estado de amistad en todo el CONO SUD del continente,y una respuesta global americana salida del tratado TIAR , pero debió contemplar un latente segundo frente en la Patagonia que distrajo medios , frente que fue mas psicológico que real , pero con señales inequívocas de penetración británica con operaciones de la ROYAL NAVY.

EE.UU. de N.A. tampoco apoyo a nuestro país en el nivel que se esperaba.

Un factor político que afecto el apoyo de EE.UU. de N.A. y permitió la acción disolvente de GB en CHILE fue que estaba gobernada por un gobierno DE FACTO surgido de una situación extrema en 1976 y que comenzaba a sufrir un desgaste creciente al haberse logrado ya muchos objetivos y ser blanco de los embates de los organismos de DERECHOS HUMANOS apoyados internacionalmente por fracciones de [redacted]

En términos generales las FFAA nacionales no estaban en condiciones de enfrentar una guerra en el archipiélago excepto la FAA , para la cual es básico para la aplicación de su doctrina , la reacción inmediata , que es por otro lado la la normativa de todas las Fuerzas Aereas del mundo occidental y no occidental.

Es la FUERZA que se entrena constantemente en condiciones similares al combate y debe actuar sin tiempo de movilización ni , en muchos casos , de despliegue, y si no lo hace desaparece en sus aeródromos de paz como paso en la IIGM.

En general las otras FFAA , con excepción de núcleos selectos , depende de etapas de movilización , incorporación de cuadros y de despliegues que en tiempo real pueden extenderse notablemente. Esto implica reactualizaciones y adoctrinamiento, en la FUERZA AEREA esto se requiere solo para personal de tropa , que es un numero reducido.

Nuestra introducción al conflicto armado internacionalmente no tuvo tiempo de preparación , no se dio una campaña para esclarecer nuestra posición ni previo , ni durante , ni posterior a la batalla. No se hizo un esfuerzo para presentar nuestro punto de vista ante el concierto mundial , no se explico a quienes querían saber la causa por la cual ARGENTINA necesitaba recuperar sus territorios ocupados.

El mundo despertó al 02 de ABRIL de 1982 ante un hecho sin antecedentes que solo las comisiones de Naciones Unidas conocían , un hecho para muchos fuera de época, en particular para la traumática historia moderna de EUROPA.La solución nuestra era al estilo del siglo XVIII ante una ofensa de 1833 , (150 años) ,la mayoría de los países del hemisferio NORTE no hizo esfuerzos en comprender la razón de la recuperación y estimaron que no teníamos interés real ni presencia en el archipiélago indefenso y aislado.

No habíamos explicado al mundo que en las ISLAS MALVINAS (F.I.) la población vivía aceptablemente ~~bien~~ mas por el esfuerzo argentino que por el británico , cosa que se acentuaba constantemente desde 1972 .

Que era mas fácil para la supervivencia y progreso de la comunidad reemplazar al RU que aislar a la RA.

Que ARGENTINA estaba en un estado de hartazgo de la demora en tratar el tema soberanía del la corte de St. JAMES.

Que nos exasperaba la dilación y las artimañas a que se recurría para manejar la opinión internacional y los tiempos diplomáticos, un reino parlamentario que tiene un estatus especial en NACIONES UNIDAS al ser miembro permanente del CONSEJO DE SEGURIDAD.

Coincidió el momento con la toma de conciencia en LONDRES que el REINO no podría mantener una flota de superficie sin objetivos que fue imprescindible en épocas gloriosas del imperio.

Se ofreció en la crisis a ,la ROYAL NAVY una oportunidad para evitar el desguace y las ventas de naves de superficie , al punto de que para comandar la TASK FORCE se designo a un Contraalmirante submarinista (SANDY WOODWARD) ,.

En la ORGANIZACION DEL TRATADO DEL ATLANTICO NORTE - NATO (OTAN) permite a sus miembros disponer en emergencias nacionales de sus medios de combate ,a lo que recurrió GB y dejo la impresión de que en la crisis se comprometía en alguna forma toda la organización y que occidente quedaba afectada por el ataque sorpresivo de un país occidental.

En lo operativo , siempre quedo como factible la posibilidad de recurrir a armas nucleares limitadas lo que fue una amenaza muy real y no desmentida.

INGLATERRA reacciono en forma instantánea, eficiente y recurrió al esfuerzo del PODER NAVAL TOTAL , con capacidad económica para enfrentar el costo de la TASK FORCE. Su capacidad industrial facilito el desplieque, y esos pasos no se correspondían a las disposiciones tomadas por la R.A. en las disposiciones y directivas .....

Fueron exageradas y provocaron un salto en el escalamiento que obvio posibilidades de arbitraje racional.

Con habilidad se recurrió a crear duda sobre la frontera andina avalada por acciones de distracción de Comandos helitransportados de la ROYAL NAVY en momentos en que aun se evaluaba el arbitraje del VATICANO sobre EL BEAGLE.

A pesar de la rápida escalada del conflicto , la RA se mantuvo fiel a su principio OCCIDENTAL-DEMOCRATA e ignoro proposiciones de apoyo de miembros del bloque oriental. Evito entrar en movimientos pendulares , periodo en que la diplomacia occidental no encontró solución viable con exception de los intentos del Presidente Peruano Arguitecto FERNANDO BELAUNDE TERRY.

El frente interno de ambos países reaccionaron en apoyo de sus gobiernos en forma casi total , como se esperaba , pero nuestra falta de experiencia de guerra en el transcurso de los meses agoto la tendencia y el apoyo se volvió tibio y se diluyo .

Nuestra incapacidad de fomentar un estado de animo dispuesto y favorable sostenido se noto desde el primer paso , pero en especial a partir de mediados de MAYO., el espíritu triunfa-lista inicial decayó hasta en ámbitos oficiales y paso en algunos ~~ámbitos~~ al negativismo inclusive al regreso de los efectivos posterior a la capitulación.

En la historia es probable pase figurar la batalla DE Malvinas COMO UN CASO DE INNENPOLITIK. LA CONCEPTION Y EJECUCION DE UNA POLITICA EXTERIOR PARA SOLUCIONAR PROBLEMAS DOMÉSTICOS DE DOS NACIONES MODERNAS .

La situación de paz que se viviría después del conflicto , que debió ser producto de análisis durante la batalla, y teniendo en cuenta infinitas experiencias en el mundo occidental , en particular la I GM y la II GM fue ignorada por quienes tenían mas experiencia acumulada.

Este informe no incluye evaluaciones de tipo "si se hubiese....." por que las posibilidades serian interminables .

Se informara sobre la participación de la F.A.A. y de hecho se fijara momentos con relación a la actuación de las otras FFAA (Ejercito - ARMADA - GENDARMERIA y. PREFECTURA NAVAL aunque esta no disponga de la cobertura del Código de Justicia Militar) , remarcando que siempre se conceptúo las operaciones como CONJUNTAS y donde existieron pocas fricciones en la practicas aunque se debe aceptar que se existieron incomprensiones de las misiones y limitaciones de una Fuerza a otra Fuerza.

Fricciones menores a las que se conocen de otros países experimentados y finalmente para la evaluación del analista, y siendo este un trabajo de una fuerza en especial FUERZA AEREA A., es imprescindible tener en cuenta que las modalidades de formación son dispares _ HIERRO - BRONCE - ALUMINIO dado el espacio en que deben actuar y cada fuerza tiene su propio TEMPO que explotar.

CIERRE

La batalla de las ISLAS MALVINAS desnudo en algunos aspectoslas falencias en la actuación de NACIONES UNIDAS , se evidencio que carece de instrumentos , que posiblemente haya perfeccionado posteriormente , para imposición de normas aceptadas .

El RU no cumplió con las recomendaciones de la COMISION DE DESCOLONIZACION.

En el organismo internacional las normativas se imponen en forma diferenciada a los miembros de la ASAMBLEA GENERAL y a los PERMANENTES DEL CONSEJO DE SEGURIDAD.

En la guerra de MALVINAS inclusive la CONVENCION DE GINEBRA tuvo subjetivamente diferentes interpretaciones .Argentina - la FAA no utilizo bombas NAPALM a pesar de disponer de ellas , por considerarlas excesivamente cruentas mientras que la aviación británica - la RAF y la ROYAL NAVY utilizo indiscriminadamente bombas BELUGAs que pueden entrar en la misma consideración.

NACIONES UNIDAS esta diseñada para que tres superpotencias (URSS-EEUU de NA y CHINA) mantengan un control de eventos con la colaboración de otros dos estados con vocación de serlo (FRANCIA y GB) estando ausentes otras potencias de mas peso individual (ALEMANIA FEDERAL en el año 1982 y JAPON).

Ante la evolución de las decisiones en LONDRES y la falta de medidas de contención de NACIONES UNIDAS , en particular no inspiradas en el CONSEJO DE SEGURIDAD , el GOBIERNO de BUENOS AIRES debió decidir entre mantener la vigencia del plan original o incrementar los efectivos desplegados al ARCHIPIÉLAGO y transformarlos en disuasivos ., arriesgando una batalla mayor y una atenta vigilancia sobre el frente andino.

Mantener el plan original hubiese desgastado a LONDRES ya que las fuerzas a desplegar no se compadecía con la resistencia que encontraría en la zona de STANLEY donde solo se podría pensar en una lucha ~~algo~~ simbólica , la escalada que decidió ARGENTINA en el fondo favorecía a INGLATERRA.

Un recurso de GRAN BRETAÑA fue desinformar y buscar prestigio a través del desprestigio de el enemigo, y tomar el recaudo de reclamar , como SPECIAL RELATIONSHIP STATUS apoyo de EE.UU. de NA que se manifestó desde un comienzo (misiles SIDE WINDERS y apoyo SATELITAL entre otros)-

Se nego mérito a la eficiente operativo de recuperación de las islas , donde no se produjeron bajas a ninguno de los defensores ni a los habitantes , y se negó méritos al gobierno MILITAR con relación a los MALVINENSES , periodo en que tres habitantes fallecieron por el cañoneo de la ROYAL NAVY a la zona poblada.

INDICE

ANTECEDENTES

1 _ HISTORICOS

a) Hasta Res. ONU

b) Desde " " hasta 6ª RONDA.

2 _ IMPORTANCIA GEOPOLITICA

SITUACION

- Ubicación ATL SUR { Relación oceánica / continuidad Continental

- importancia POLIT. ECO - MILITAR { Plataforma Subm. / antes / ahora

- Sit. en MLV. Acción de La FAe. YPF. Comunicaciones la relación tripulantes con la población. LaFIC.

Deseos e intereses.

3 _ Sit. de RA.

ECO - POL INT - POL INTERNAC { OEA / ONU / 3er Mundo / Der. Humanos

4 - Sit. de G.B. { ONU / NATO / CEE

5 - T.O.

- MLV - GEO

- MAR ARG.

- SUR ARG.

FUERZAS Propias

FUERZAS ENO

6 _ Decisión de Ocupar

7 - Planeamiento

PERIODO 02 Abr / 14 Jun { 02 Abr / 30 Abr / 01 May / 20 May / 21 May / 14 JUN

02 Abr

10 - LA GRAN SORPRESA

¿Para G.B.?

9 - OPERACION ROSARIO

La Trama Secreta

10 - Ocupación { Pto. ARG. / GEORGIAS

11 - Entretanto, la preparación Británica. { Prep. / inteligencia / Acción diplomática / Planeamiento. / Contactos con USA.

03 Abr

13 Repercusión en RA

14 Repercusión en GB.

15 " en USA

16 " en resto del Mundo.

17 En las Naciones UNIDAS (RES 502)

(El tiro por la culata) (consecuencia de la habilidad diplomática británica)

18. Una ventana de Oportunidad por Sit. Desfavorable.

Dos alternativas { Fortalecer las islas para disuadir o resistir
Volver a la idea original de Gob. y pequeña guarnición de seguridad.

Pasada la oportunidad, sería difícil retomar.

Se impuso nuevamente la validez de suposiciones poco sustentadas en análisis, en deseos

- Se creyó que ~~[illegible]~~ ONU no condenaría a RA
- Se creyó y supuso que GB no estaría en condiciones de enviar una fuerza significativa
- Se creyó que USA intervendría al estilo Egipto
- Se creyó que podría imponerse una negociación bajo propios términos y limitada en tiempo

Demasiado optimismo y exigencias

Se olvidaron los intereses de las potencias
Se olvidó la capacidad relativa de las FFAA.
Se olvidó el interés político del Gobierno GB
Se olvidó el interés económico de la FIC y su influencia como grupo de presión
Se olvidó la importante ~~[illegible]~~ solidaridad de USA con GB concretada como aliados en dos GM y su mutua necesidad en la NATO
Se olvidó la personalidad de la jefe del Gobierno GB
Se olvidó el interés de la RN disminuyendo su poder relativo y con una oportunidad de resurgir
Se olvidó la historia y la tradición GB
Se temió ~~[illegible]~~ a la repercusión popular por el orgullo herido en caso de retroceso.
Se ~~temió~~ tomó una actitud empecinada aún hasta el momento de capitulación.

Demasiada arrogancia y desestimación por el esfuerzo realizado por el personal de las FFAA que luchó con inferiores medios pero con valor y denuedo y fue recibido con vergüenza, calladamente a su regreso.
o ocultamente

La acción de los responsables lo pagan todavía las FFAA.

INTRODUCCION

La F.Aé. tuvo su bautismo de fuego

Su misión. Su compromiso con la Sociedad. Su deber.

Su equipamiento

Su adiestramiento

Su educación

Una operación no preparada — pág 204 de Landaburu

Tomada por sorpresa

Eso no estudiado

deficiente opor. desconocido y desfavorable.

El planeamiento inicial no ~~Medio~~ había previsto ~~Contado~~ la opor. de la Fza. mas solo para traslado de personal.

No obstante actuó y tuvo que hacerlo cuando fue sobrepasada o neutralizada la decisión ya era un hecho como habrá de ser en el futuro en todo conflicto de envergadura, en que la suerte final estará condicionada por la efectividad del arma aérea, ~~[illegible]~~ o de su poder disuasivo.

~~¿Qué se analizará?~~

¿De qué trata este Capítulo?

¿Qué se analizará?

¿Qué se relatará?

De los hechos

El conflicto con incidencia papel a las acciones de la Fza Ae

los hechos con objetividad con certeza de que existen vacíos de información campo acotado podrá verificarse con nuevos datos y testimonios.

Una guerra se supone que es la continuación de una política por otros medios en pos de intereses nacionales y que la decisión incumbe a las máximas autoridades nacionales con su consecuente cuota de responsabilidad.

Se supone también que antes de tomar tal decisión debieran analizarse Todos los factores y alternativas de la situación y evaluar los caminos posibles que puedan surgir después de cada acción a tomar en cada campo y considerar no sólo el éxito de la acción tomada sino su fracaso y las consecuencias sucesivas con sus posibles acciones para atenuar los efectos desfavorables.

Si un grupo competente y balanceado no ha realizado un análisis profundo o si el estudio se realiza para satisfacer una decisión ya tomada, la única forma de apoyar tal decisión es "SUPONER" circunstancias como si fueran efectos de los factores implícitos en la decisión.

Obviamente, tales suposiciones no pasan de ser expresiones de deseo y el plan elaborado sobre tales bases tiene una estructura débil con escasísimas probabilidades de éxito.

Esta es

La Historia de los hechos que protagonizó la Fza Aé ~~[illegible]~~ con dependencia enteramente de la decisión superior política que provocó el conflicto armado

~~Ella El relato~~

El objetivo es documentar la participación de la Institución, y de quienes la integraron temporariamente durante el desarrollo del conflicto sin constituir su personal permanente.

Intentamos hacer amena su lectura describiendo las acciones más significativas y derivando en anexos y apéndices tanto de las actividades complementarias y las acciones ~~complementarias~~ y operativas que aunque imprescindibles para el análisis y la significación histórica restan agilidad al relato y distraigan al lector del desarrollo principal de las acciones.

El lector estudioso podrá encontrar las referencias debidas para revisar sea detalles sean operaciones de combate, sean actividades logísticas, de control, de comunicaciones, de sanidad, de servicios en los anexos citados o en los documentos de archivo disponibles en esta Dirección, e, incluso, aportar nuevos datos que nos ayuden a completar este Título de la hist. de la FAe.

Toda Institución es como sus integrantes son. El personal de la Fza no podía hacer lo que hizo (y no todo es perfecto) sin haber recibido en ella una educación que le diera una ACTITUD y una capacitación que le diera una APTITUD

Ello es el producto de muchos años cultivando un espíritu especial de servicio. Una tarea diaria en un ambiente que favorece el desarrollo de una actividad profesional riesgosa distinta y específica en la que el trabajo en equipo se cimenta en el apoyo mutuo, confianza en el camarada, cooperación, colaboración, dedicación exclusiva, estudio, creatividad, iniciativa y práctica de toma de decisiones.

La asunción del riesgo inherente requiere de una situación de seguridad económica y socio-profesional. Sin ello no puede esperar la sociedad, razonablemente una actitud sin reservas al servicio de la comunidad.

La Fza Bé debe reaccionar de inmediato, como resorte al ser destrabado, debe tener capacidad para trasladarse rápidamente de un asiento a otro para operar igualmente. Debe confiar absolutamente en su material de vuelo, que lo mantenga con seguridad en el aire y sus instrumentos y armamento confiables

Debe tener apoyo en tierra
que lo asista en su vuelo
a ciegas con comunicaciones
y radares confiables.
Debe volar y operar como
lo necesita el deportista
para mantenerse apto para
el combate.
Pensar que no se necesitará
de la Fza. Ae. es otra vez una
expresión de deseo que la
historia demuestra ilusoria,
sobre todo considerando
que ha demostrado ser
la más apta ~~para~~ sostener
una política de DISUASION

La Fzé perdió material aé,
de comunic., de def. aé, de apoyo
y logístico. Perdió hombres
capaces, muchos de los mejores;
Ganó en cambio el recono-
cimiento internacional y
el agradecimiento y afecto
de la sociedad. Su actua-
ción fué el consuelo del orgullo
herido y su sacrificio signi-
ficó un hecho distinguido que
restauró la dignidad del
ciudadano identificado ~~por~~
con ~~las~~ proezas de sus pilotos.
Ellos no olvidarán. Los
que relatamos ~~los~~ ~~los~~ hechos
que protagonizamos, tampoco.

La embajada de Israel, reducida a escombros después del atentado del 17 de marzo de 1992

Cuatro años de espanto

Por Itzhak Aviran (*)
(Para La Nacion)

Otro año ha pasado desde aquel 17 de marzo de 1992 cuando la embajada de Israel en Buenos Aires se convirtió, en un segundo nefasto, en cenizas y polvo. Muertos. Heridos. Y gente, mucha gente, que no volverá a ser la que fue.

No dudo de que los momentos de conmemoración, recuerdo y memoria son importantes. Pero no suficientes. Cada hombre debe reflexionar sobre lo ocurrido y, por sobre todo, extraer conclusiones. Estamos llamados a agudizar la mirada allí donde se inician las conductas enfermas, los "ismos" que parecen no tener fin. Una vez más, afirmo que la destrucción de vidas, en Arroyo 910, no está huérfana.

No debemos confiarnos en que lo acontecido, la catástrofe, el horror, lo que tiene tantas caras y decenas de nombres, no se repetirá... Porque ocurrió... y puede volver en tanto se le dé la oportunidad de reaparecer. Sabemos que el planeta está poblado de violencia. A través de nuestra prolongada marcha en la historia aprendimos a convivir con ella. Por eso no permitiremos que el absurdo se convierta en acontecimiento. Ni dejaremos que la impunidad, el paso del tiempo y el olvido hagan su tarea.

Lograr la justicia

El 17 de marzo de 1992 se separaron hijos de padres y padres de hijos. Perdimos compañeros de tareas, de esperanzas, de futuro. No tenemos consuelo... La sociedad argentina -y el mundo todo- sabe que continuaremos buscando justicia, persiguiendo justicia... Hasta lograrla.

No es una lección nueva la que, después de cuatro años, adquiere valor: la dignidad del hombre es inviolable. No admite ninguna posibilidad de relativizarla. No hay hombres valiosos y otros sin valor. Ni hay hombres que dominan y otros que son infrahombres. No hay enemigos del pueblo, de clase, ni seres indignos de vivir.

Por eso insisto en nuestro ejercicio de recordar. Sin recuerdo no aprenderemos a vivir con todos aquellos que tanta falta nos siguen haciendo. Sin recuerdo no podremos superar el mal. Sin recuerdo no hay lección posible hacia el futuro. Sin recuerdo no valoraremos la democracia. Ni los derechos humanos. Ni la dignidad de cada hombre.

Deseo estar hoy, como siempre, junto a cada una de las víctimas y sus familiares. Es momento de unirnos en una plegaria que abarque a los que no están y que permanecen "en" y "sin" nosotros. Reconocemos a los autores ideológicos de tanta atrocidad: ellos constituyen una amenaza contra todas las democracias, contra todas las libertades, contra todas las posibilidades. Especialmente cuando el miedo -a una repetición de lo acontecido- continúa instalado en la sociedad.

No permitiremos que esta causa judicial se cierre. Contamos, en este sentido, con la promesa del presidente de la Nación. Pedimos, nuevamente, mayor empeño en la investigación. Y que, frente a este aniversario, se acepte el renovado desafío de encontrar a los responsables, dando a la Justicia la oportunidad de que realice su obra. Por ellos y para nosotros debemos trabajar para que el terrorismo sea superado por el valor y la entrega a que nos convocamos con un único objetivo: no repetir la historia.

(*) Embajador de Israel en la Argentina

(c) La Nacion

Componentes básicos de nuestra estrategia en el Atlántico Sur

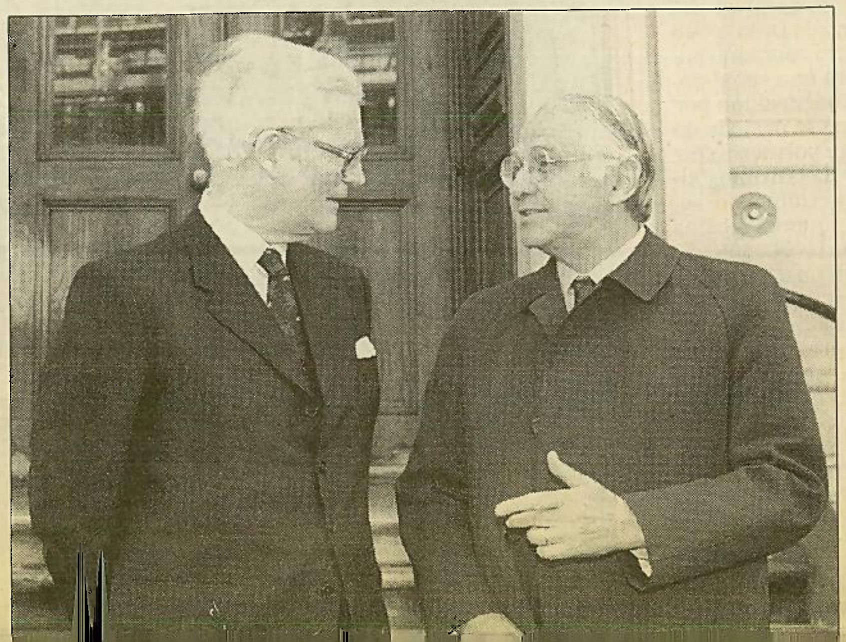
Por Guido Di Tella (*)
(Para La Nacion)

Hasta antes de la Guerra de Malvinas, y muy particularmente a partir de 1965, nuestro país desarrolló en relación con las islas una estrategia muy similar a la que equivocamente los británicos -y después de ellos, la prensa argentina- han bautizado "charm offensive".

Aquella embrionaria *política de acercamiento* -como prefiero llamarla- se desplegó en el campo de las comunicaciones (vuelos de LADE entre las islas y el continente), en la provisión de combustibles, en la educación y, pese a que se desarrolló en su mayor parte en el marco de lo que podríamos llamar *la Argentina vieja* (la de las proscripciones, el autoritarismo, las dictaduras, la violencia, el tercermundismo, las violaciones a los derechos humanos), existen testimonios de que hubo gestos significativos de parte de Londres de su intención de transferir la soberanía de las islas (gestiones Chalfont y Ridley), al punto de que, por esos días, preventivamente se negaba a los isleños el pasaporte británico.

La guerra y la derrota cambiaron rotundamente ese paisaje e hicieron retroceder los intereses argentinos y la posibilidad de una solución negociada al conflicto, al tiempo que quedaba más claro que nunca que la acción diplomática y la negociación eran las únicas vías posibles que nuestro país tenía a su alcance para la afirmación de sus derechos soberanos.

En ese contexto desfavorable se produce un gran éxito diplomático, en septiembre de 1982, durante la gestión del canciller Juan Ramón Aguirre Lanari: la restitución del problema en la UN, en un momento



tos de la UN son instrumentos necesarios pero no suficientes para satisfacer los reclamos de nuestro país.

La reubicación internacional de la Argentina nos otorgó una nueva fuerza en el campo externo, vigorizada por la adopción de una economía de mercado abierta al mundo y por la inserción económica y en los organismos financieros y comerciales internacionales.

El papel del Parlamento

Esta nueva Argentina puede negociar con cualquier país en un plano de igualdad, sin que ello implique desconocer la realidad de las asimetrías existentes, pero sin desconocer tampoco que esas asimetrías tienden a nivelarse en la medida en que la Argentina continúe con estas políticas.

Y ése fue el camino que elegimos, ya que comprendimos que el foco de decisión crucial para una solución pasará por el Parlamento británico y el Congreso argentino. Y que, después de la guerra, la voluntad de los isleños se ha convertido en un factor muy importante (desmedidamente importante, si se lo compara con su número) para Londres.

Es mi íntima convicción que los legisladores argentinos y sus cole-

momento, en cambio, la pretensión británica de acuerdos mayores.

En el caso de las Georgias y las Sandwich del Sur, el Reino Unido ha actuado siguiendo patrones similares a otros hechos unilaterales anteriores. Hay, sin embargo, diferencias: en este caso no sólo está transgrediendo intereses argentinos involucrados en el litigio de soberanía, sino que está desoyendo la Convención para la Preservación de los Recursos Vivos Marítimos Antárticos, de la que tanto Gran Bretaña como la Argentina son parte, junto con muchos otros Estados. Esa transgresión ha sido denunciada por nuestro país, es sabido que también lo ha hecho Chile y es probable que otros países coincidirán en hacer lo propio en la próxima reunión ordinaria de la Convención, en octubre. El anacronismo y el abuso de la fuerza cada vez pagan menos en las nuevas condiciones internacionales.

Juntamente con la negociación bilateral, no alteramos, sino que adaptamos nuestra política en los organismos internacionales a las nuevas circunstancias. Si en la UN, entre 1983 y 1989 se había sobreutilizado el recurso de la Asamblea con resultados declinantes, preferimos reforzar la actuación en el Comité de Descolonización y yo mismo asistí para remarcar el interés argentino. Las resoluciones que allí promovimos se aprobaron sin oposición por primera vez en la historia del reclamo.

En la OEA, la posición argentina mantuvo su respaldo, incluyendo el del grupo de países anglohablantes, que son parte de la organización. El grupo Río sigue

En el campo empresario

La firma más castigada

Por Fernando Lascano

Si el gobierno del presidente Carlos Menem fuera la conducción de una empresa multinacional ya habría sido despedido por los accionistas.

El resultado del *internismo* salvaje que ha hecho presa de la administración en curso arroja un resultado brutalmente concreto: la firma más castigada es la Argentina.

Los títulos públicos y las acciones privadas han sido baleados a mansalva por la crisis intestina gubernamental cuando hacían esfuerzos trabajosos para tratar de volver a volar decorosamente.

> Pero es la gente, sin distinción de actividad o de giro, la que está más temerosa y enojada

El contexto menos propicio

El retroceso de los instrumentos de deuda estatales implica una elevación sustancial de la tasa de riesgo soberano.

La caída de las cotizaciones de los valores privados y la dimensión del índice de conflictividad política determinan un alza de la tasa de riesgo país.

Ese contexto es exactamente el menos propicio para formular la indicación voluntarista de que los tipos de interés deben bajar, como lo ha hecho esta semana Carlos Menem.

Los detalles de la riña alojada en el seno del poder no tienen importancia.

Las razones o sinrazones que la alimentan interesan a sus protagonistas en su calidad exclusiva de sujetos o protagonistas directamente interesados en el curso de las cuestiones de poder.

A un lado

Priman las cuestiones políticas personales. La marcha de los asuntos públicos, entre los cuales la tarea de tratar de asegurar el bienestar y progreso de los habitantes de la Nación es la única misión principal de todos y de cada uno de ellos, ha sido dejada de lado.

Ya no un mínimo de patriotismo, sino el principio básico y natural de que toda nación tiene algo de *empresa común* ha sido puesto a un costado o es víctima de un olvido desaprensivo y mezquino.

Las empresas y los empresarios que tienen mucho que perder no son los únicos que se sienten perplejos, fastidiados y al borde de la frustración.

Enrique Ruete Aguirre

Algunos, como Enrique Ruete Aguirre, titular del Consejo Empresario Argentino, han tenido coraje como para hacer algunas sugerencias o indicaciones en medio de la contienda intragubernamental desatada, aunque a costa de tener que contemporizar poco más tarde.

Otros, como varios miembros de la conducción de la Unión Industrial Argentina (UIA), han *interpuesto el cuerpo* para evitar un pronunciamiento crítico de la gestión económica en medio del barullo.

Por los sótanos

Pero es la gente, sin diferencias de actividad o de giro económico, la que está más temerosa y enojada.

Y se va a enojar mucho más, todavía, si la economía local sigue arrastrándose por los sótanos de la actividad y del crecimiento, aplastada por la desconfianza destilada a raudales por los ejercicios de egoísmo y las pujas de intereses políticos y de otras layas que ponen en vilo al país desde las máximas alturas del poder, tal cual lo dice un tango viejo: "Como juega el gato maula con el mísero ratón".

Empresarios o no, todos los argentinos han pagado una contribución elevada para hacer efectiva y consolidar la estabilidad.

Capital societario

Ese logro de ninguna manera [illegible]o forma pa[illegible]del patrimonio o *capital político* individual del Presidente, del ministro de Economía o de cualquier persona pública de esta nación, por más que ellos hayan sido los conductores políticos o técnicos del programa con que se lo alcanzó.

Como ocurrió oportunamente con ella, la recuperación de las instituciones democráticas, pasó a integrar, desde hace rato, el *capital socio-económico central* de la Argentina, tanto de cara al exterior como en el ámbito interior. La única y gran tarea de los hombres que actualmente tienen la responsabilidad del ejercicio del poder es terminar de perfeccionar ese incremento del haber societario general.

Dos monedas

Los gobiernos y los gobernantes no son elegidos para trabajar para sí. El éxito o el fracaso en su labor fundamental, que no es otra que servir a los mejores intereses de sus semejantes, sólo determinan dividendos políticos que son abonados con dos monedas distintas. Una, valiosa y *dura* por difícil de conseguir, acredita prestigio. La otra, barata, *blanda* y abundante, lleva inscripto el signo del desprestigio.

El poder puede ser edificado y mantenerse sobre la base de los votos, las armas o el dinero. Pero es intrínsecamente débil y perecedero si no tiene algún sustento de prestigio.

La pérdida o malversación de todo *capital social* es matemáticamente abonada con grandes cantidades de la última moneda.

Douglas Hurd con Di Tella en Londres, el 1° de febrero último (Reuter)

en que el Reino Unido pretendía imponer la idea de que el conflicto de soberanía había sido resuelto "por la guerra que los argentinos iniciaron y perdieron".

Se reabría así un camino de legalidad, si bien esto ocurría en un momento de debilidad extrema de la Argentina y cuando el debate interno no se había sacudido de encima aún algunos clisés exacerbados durante el período de las acciones bélicas. No siempre se interpretaba bien que la Resolución 2065 no equivalía a que las Naciones Unidas hubieran admitido los derechos argentinos, sino al reconocimiento de *un conflicto* por la soberanía. No siempre se recordaba que las propias Naciones Unidas otorgan al Reino Unido el carácter de potencia administradora de las islas. En fin, no siempre estaba claro que debíamos actuar con inteligencia para afirmar efectiva y no sólo verbalmente nuestros derechos, y que esto requería reconocer con realismo la relación de fuerzas y el cambiante contexto internacional, no para la resignación, sino para ser eficaces en nuestra estrategia.

Fruto de una marcada ausencia de realismo, los acuerdos de pesca con Bulgaria y Rusia, promovidos en 1986, produjeron el mayor retroceso posterior a la Guerra de Malvinas. El Reino Unido aprovechó ese gesto -que suponía introducir flotas del bloque del Este en el Atlántico Sur en plena guerra fría- y respondió con la extensión de la zona de exclusión de 3 a 150 millas. Podría decirse que, si en 1982 perdimos el territorio de las islas, en 1986 perdimos el mar. El paradójico resultado del intento del año ochenta y seis fue la apertura de las islas a la actividad pesquera, el formidable crecimiento de su producto per cápita (desde entonces, uno de los mayores del hemisferio occidental) y con ello el recalentamiento de ciertos pujos independentistas entre los isleños.

En esos años, tras ese revés, poco fue lo que se hizo para avanzar en la afirmación de nuestros derechos, a menos que se consideren avances los planteos reiterados del tema en la Asamblea General de la UN, donde se recogían resoluciones cada vez más licuadas.

Negociación bilateral

Por otra parte, los logros en la Asamblea General habían llegado a un techo. A partir de ellos era imprescindible proyectarse a una estrategia más ambiciosa, habida cuenta de que los pronunciamientos del Reino Unido tienen clara conciencia de su papel.

Era necesario articular una estrategia compleja, que incluyera tanto el fortalecimiento internacional de la Argentina como la adaptación a los nuevos tiempos en los organismos internacionales y que pasara por la relación bilateral con el Reino Unido y el acercamiento a los isleños.

Comenzamos por negociar el restablecimiento de las relaciones diplomáticas. El tema de la soberanía quedó aislado por un "paraguas" y eso permitió avanzar en otros terrenos, sin renunciar a la reivindicación de un derecho que la otra parte rechaza.

La urdimbre de relaciones generada a partir de la reanudación de los vínculos diplomáticos ha dado lugar a una suerte de lobby británico ligado a esos intereses económicos, que en algunos casos es meramente permeable y en otros es francamente partidario de la normalización y solución del conflicto en el Atlántico Sur y hace sentir su opinión en la política británica.

Es obvio que no ha cambiado el dato elemental: el que indica que, más allá de nuestras razones, Gran Bretaña sigue siendo la potencia ocupante que las Naciones Unidas reconocen como administradora de las islas y el hecho de que esa potencia sigue ejerciendo de facto y por la fuerza esa situación irritante.

Aun en ese escenario, hemos avanzado como nunca antes en los últimos 163 años a través del acuerdo para la exploración y explotación del petróleo en el Atlántico Sur. Allí no sólo hemos evitado el desarrollo autónomo de la actividad que pretendían los británicos para las islas, sino que, por primera vez, nuestro país va a actuar en las zonas litigiosas (sin que Gran Bretaña adquiera actuación simétrica), va a ejercer el monitoreo de conservación de recursos y de actividades petroleras y va a obtener beneficios económicos de las aguas que reclamamos (el 25 por ciento de las licencias que paguen las empresas interesadas en la explotación).

Pretendíamos también avanzar en materia de pesca. Nuestro país aspira a un acuerdo de cooperación científica y de preservación de los recursos ictícolas que comparten las islas y la Argentina continental, que forman parte de un patrimonio económico que debemos cuidar. Rechazamos por el dando apoyo a nuestros reclamos, y desde 1992 Chile expresa abiertamente su respaldo a la demanda argentina, circunstancia que debe ser apreciada en toda su importante significación.

Estamos convencidos de que para alcanzar una solución en Malvinas también es imprescindible reforzar nuestra vinculación con la alianza occidental, sin perjuicio del mundo en desarrollo, que siempre fue vocero de los reclamos argentinos.

Entender a los isleños

Un párrafo, en fin, para la política de acercamiento a los isleños. Este es un aspecto -importantísimo, pero sólo un aspecto- de nuestra política en la cuestión del Atlántico Sur. Ya he dicho que las circunstancias posteriores a la guerra de 1982 convirtieron a los mismos isleños, a quienes antes el Reino Unido negaba el pasaporte, en piezas importantes de la futura solución, por la influencia que han adquirido sobre el Parlamento británico en este tema. Es obvio que jurídicamente no los consideramos parte en nuestra discusión con Londres, pero es igualmente evidente que seríamos necios si políticamente no consideráramos su existencia y su influencia, tanto de cara a la relación bilateral con Inglaterra como frente al mundo que nos observa.

Resultaría una ingenuidad imaginar que el mero envío de algunas postales o presentes a los isleños va a modificar repentinamente su punto de vista. Esos hechos son apenas una manifestación de buen trato, símbolos de un hecho más importante: nuestro compromiso -al que hemos concedido rango constitucional- de respetar el modo de vida y la cultura de los isleños.

Finalmente: la solución positiva de un conflicto que tiene 163 años de historia requiere serenidad, inteligencia, firmeza. Requiere de una acción múltiple: diplomacia bilateral, acercamiento a los isleños, acción en los organismos y foros internacionales, fortalecimiento de las instituciones y de la economía argentina, de su prestigio en el mundo, coincidencias en el plano regional, buenas alianzas. Estamos trabajando en todos esos planos y, personalmente, estoy visceral y racionalmente comprometido con la solución de un tema en el que todos los argentinos tenemos puesto el corazón.

(*) Ministro de Relaciones Exteriores

(c) La Nacion

Bajó el tono, pero se mantiene el conflicto: disparan contra Corach en Economía

Para Cavallo, la crisis pierde inte[nsidad]

En calma: Caro Figueroa llevó alivio al equipo económico, al asegurar que el decreto para crear un consejo del trabajo incorporó los cambios que él consideró imprescindibles.

Para el equipo económico, el conflicto desatado por la creación de un consejo tripartito entre el Gobierno, la CGT y los empresarios comenzó a perder intensidad, luego de que se introdujeran cambios en el proyecto original que Cavallo planteó como inaceptable.

El decreto en cuestión generó nerviosas consultas durante la jornada de ayer entre el titular de Economía y su colega de Trabajo, Armando Caro Figueroa. Este último, según dejaron entrever fuentes del Palacio de Hacienda, le aseguró a Cavallo que el proyecto final de decreto "recogió todos los cambios que propuso la cartera laboral".

Diferencias insalvables

Para el ministro de Economía no es un tema menor. "Como estaba redactado originalmente, la convocatoria a ese consejo consultivo hubiera abierto las puertas a una modificación de criterios esenciales de la actual política económica, y ello hubiera planteado una controversia mayúscula", admitió un colaborador de Cavallo.

La conducción económica objetó, fundamentalmente, las "excesivas atribuciones" que se habían imaginado para el órgano tripartito. En una palabra, el consejo podría haber quedado con un protagonismo inesperado en el diseño de la política económica.

Dos ejemplos pueden reflejar el escozor que recorrió el esqueleto cavallista cuando los técnicos mediterráneos conocieron el proyecto original de decreto:

- Se establecía que el consejo participaría como órgano de consulta previa en determinadas decisiones del Ministerio de Trabajo y en temas vinculados con la seguridad social, "dándosele intervención preventiva en toda resolución o decreto que deba dictarse por parte del PE, o sus ministros, secretarios y subsecretarios".
- Entre los temas que el consejo se proponía estudiar figuraban las tasas de interés, el consumo y el empleo, así como la inversión productiva y "la especulación financiera".

De cualquier manera, Economía sólo pudo espiar desde lejos el contenido y los cambios que experimentó la iniciativa original. "Nunca nos consultaron y no creemos que nos llegue la propuesta para que la firme Cavallo", se sinceró uno de los colaboradores del ministro.

Pero el encargado de llevar alivio a la cartera económica fue Caro Figueroa. Le aseguró a Cavallo que la aceptación de los cambios propuestos por él lo decidió a poner su firma en el documento.

"Ahora pensamos que la convocatoria es menos mala que antes, porque en definitiva sólo se abre una instancia de diálogo", razonó un vocero del Palacio de Hacienda.

Los cambios mencionados despejaron en parte el malestar del equipo económico, pero no impidieron que Cavallo identificara al ministro del Interior, Carlos Corach, como el motor de una suerte de "marcha atrás en el plan de convertibilidad", según las fuentes.

Las principales espadas de la conducción económica analizaron ayer el nuevo escenario. "Frente a las actuales dificultades, con recesión y desocupación, aparecen algunos que plantean retroceder en las políticas [...]

Opinión

El analista Rosendo Fraga se sumó ayer a Haroldo Grisanti para acompañar a Cavallo, durante una hora, en sus habituales caminatas matinales.

Su opinión, entonces, fue muy requerida. "Yo creo que Cavallo no va a renunciar y que el Presidente no lo va a reemplazar. En los próximos días comenzará un nuevo intento de convivencia entre el Presidente y el ministro", afirmó Fraga a LA NACION.

[...] el pre[...] llas posturas que afis[...] en la filosofía del programa económico.

"Está claro que, más allá del ruido de los últimos días, Menem no planteó un cambio de rumbo", sostienen en el Palacio de Hacienda.

En el *templo* cavallista se habla cada vez menos de renuncias. "Nos estamos dedicando totalmente a analizar alternativas para superar la recesión", se señaló.

El equipo económico sabe que para esperar algún impulso reactivador deberá contar con un requisito previo: despejar el horizonte político.

Eduardo De Simone

Temores ante la asamblea anual del BID

Situación: para los banqueros, la crisis debería superarse totalmente para que no se vea afectada la imagen del país.

Si bien hace unos días algunos economistas señalaron a la asamblea del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) como el momento oportuno para que Menem le diera una señal positiva a Cavallo, la preocupación por lo que pueda pasar en ese período de tiempo en el ambiente político experimenta un alza por las últimas situaciones vividas en el Gobierno, según reconocieron banqueros locales al ser consultados por LA NACION.

El evento reunirá en nuestro país a más de 3000 banqueros y unos 200 periodistas de todo el mundo. Si los avatares políticos no logran acallarse, las consecuencias podrían ser graves. El temor arranca varias consideraciones por parte de los operadores.

Por un lado, se entiende que muchos inversores externos conocen sobre la Argentina sólo por haber leído, mientras que la impresión personal que se puedan llevar al venir es esencial para la toma de decisiones.

Suenan los teléfonos

La UIA no fue consultada

Blanco Villegas afirmó que no habló con Corach sobre el Consejo

El presidente de la Unión Industrial Argentina (UIA), Jorge Blanco Villegas, negó haber recibido una invitación por parte del ministro del Interior, Carlos Corach, para que la entidad fabril participe en el Consejo Nacional del Trabajo y del Empleo.

"Cuando leí los diarios -dijo-, fui el primero en sorprenderme. Nunca nadie nos avisó nada. La UIA ha participado en numerosos foros y consejos, pero estamos cansados de ser espectadores."

-¿Sabe que este foro fue el detonante en el gabinete?

-Lo sé y también sé que si el Gobierno sigue con esas luchas internas tiraremos por la borda muchos años de sacrificio. Este nivel de desencuentro entre Menem y Cavallo no le hace nada bien a la Argentina. Están arriesgando un proyecto de país. Según nuestros números, de no existir estos enfrentamientos la reactivación hubiese empezado en agosto último.

-¿Se imagina un gobierno sin Cavallo?

-Yo no quiero tomar partido para que el ministro Cavallo se vaya, pero también estoy seguro de que no se puede vivir en una situación de constante angustia y zozobra. Con peleas internas, con desempleo y con una recesión que no cede. En eso sí, lo criticaría al ministro: la UIA se cansó de denunciar que la Aduana es un colador, que los costos financieros son altos, que hay subfacturación. Nosotros presentamos las pruebas, pero Cavallo no escucha.

-¿Qué podría pasar si Menem le pide la renuncia?

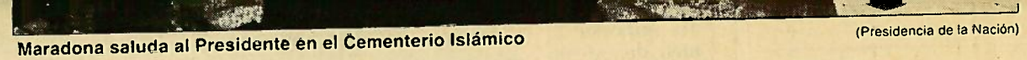
-Mire, yo no soy futurólogo, pero así como ningún hombre es imprescindible, el alejamiento de Cavallo derivaría casi con seguridad en un segundo efecto tequila. Sería extremadamente complicado para los mercados y todos los actores económicos [...] momentos muy difíciles.

los teléfonos que suenan. ¿La causa? Operadores externos que buscan respuestas concretas sobre lo que pasa. Porque en las noticias que reciben, lo político oculta lo económico. "Yo no percibo una alta preocupación política", apuntó José Keser Piano, vicepresidente del Banco Piano.

Sin embargo, otros representantes del sector admitieron que no dejan de recibir cuestionamientos. Uno de ellos señaló que "hoy es difícil para nosotros dar una respuesta".

Los banqueros locales esperan que sus pares de otras latitudes puedan ver que en la Argentina, la economía camina de la mano de la política. Pero hoy, nada les garantiza que eso sea así. Hoy todo indica que sólo respirarán aliviados -o no- cuando todo haya pasado.

Silvia Stang



Maradona saluda al Presidente en el Cementerio Islámico (Presidencia de la Nación)

Pesar en la misa de Olivos

En el oficio realizado en la residencia de Olivos, en memoria del hijo del Presidente, que fue concelebrado por el arzobispo de Buenos Aires, Antonio Quarracino, y el nuncio apostólico, Ubaldo Calabresi, los asistentes vieron a Menem muy acongojado y llorando en forma permanente.

Previamente, el jefe del Estado visitó, acompañado por parientes, amigos y miembros de la familia Yoma, la sepultura en el Cementerio Islámico de San Justo.

Por el carácter reservado de la misa, fueron pocos los asistentes. Entre otros, estaban presentes Eduardo Bauzá, Munir y Eduardo Menem -ambos ubicados al lado de su hermano-, Eduardo Duhalde, Félix Borgonovo, Luis Barrionuevo, Jorge Marchetti, Víctor Bo, Alejandro Tfeli, Octavio Frigerio y el obispo de Mercedes, Emilio Ogñenovich.

Antes de iniciarse en Olivos los actos en recordación del infortunado joven, varias personas se acercaron a la residencia para expresar su sentimiento al dolido padre. Concurrieron, entre otros, Alberto Lestelle, Constancio Vigil, Osvaldo Cornide, Gerardo Sofovich, Daniel Passarella y Daniel Scioli.

Poco antes, todo el personal que presta servicios en Olivos expresó sus sentimientos al jefe de Estado.

José Luis Olivero

Apoyan economistas la actitud del ministro

El nuevo enfrentamiento del ministro de Economía, Domingo Cavallo, con el equipo político del presidente Menem, volvió a agitar las aguas y a llevar intranquilidad a los mercados.

Según Adolfo Sturzenegger, "el ministro adoptó una posición correcta".

Sturzenegger opinó sobre la creación del ente de concertación social obligatoria (tema sobre el cual gira el decreto que no quiso firmar Cavallo y que desató la polémica): "Nada desvirtuaría tanto el programa de reformas emprendido por el equipo económico como la conformación de un Consejo Económico Social. Esos consejos sólo canalizan intereses especiales o corporativos en el seno del gobierno y esos intereses actúan sólo en provecho propio y no en provecho de la sociedad en su conjunto".

"El actual plan económico, que se supone debería ser apoyado por el Presidente, se basa en el mercado, en la libertad económica y en la competencia con el mundo, con una participación nula de los intereses corporativos. Todos los empresarios deben actuar en igualdad de condiciones y por ello me pareció lógica la posición adoptada por el ministro Cavallo."

Con claridad

Sturzenegger fue muy claro al hablar de los avances del equipo político: "Se trata de presiones que sólo generan costos económicos para la sociedad y costos políticos para el gobierno, ya que enfrentar una huelga injustificada significa ganar votos y no perderlos".

En tanto, el economista de FIEL, Daniel Artana aclaró que "todo ruido político lo único que logra es generar un aumento del riesgo país y prolongar la recesión".

Al ser consultado sobre la posibilidad de una Argentina sin Cavallo, Artana destacó: "Un país no desaparece porque cambie un ministro o un funcionario. Lo que habría que preguntarse es qué pasaría si al cambiar el ministro se pone en su lugar a alguien que quiera cambiar el rumbo económico. Si esta situación se da, no hay dudas de que tendremos recesión por un largo tiempo".

Agustina Guerrero

¿PIES ANCHOS? 'GONDOLINO'
SOLUCIONA SU PROBLEMA
HORMAS ESPECIALES Nos 38 AL 50
DE FABRICA AL PUBLICO
VENTAS POR MAYOR Envíos al interior
-TARJETAS- FRENTE AL OBELISCO
DIRECTORIO 5615 y Diag. R.S.PEÑA 1118 CAPITAL

NO INTERNE EN GERIATRICOS SIN CONSULTAR
★★★★★★
ASESORAMIENTO INTEGRAL SIN CARGO
Old's Home S.A. 785-3536

MUEBLES DE ESTILO
FABRICA
Francés - Inglés
Luis XV - Roble
• COMEDORES
• LIVING - ETC.
• RESTAURACIONES
PJE. J. E. MARTINEZ 2321
Tel.: 568-7222
(Altura Lope de Vega al 2500 y Pedro Lozano al 5350)
LUNES A SABADO 10 a 13 y DE 17 a 20 HS.
DOM. DE 17 A 20 HS.

LA VUELTA AL MUNDO EN UN DIA, EN EL SUPLEMENTO TURISMO LA NACION.

- Bangkok anda con un tigre en el tanque.
- Una visita a la logia masónica en Washington.
- En Merlo se respiran Buenos Aires.
- Aquí no más, Uruguay ordeña el "lactoturismo".

Mañana y todos los domingos

LA NACION
Mucho más que noticias

TARIQUE DISEÑOS
COUNTRY - RÚSTICO INGLÉS
BIEDERMEIER
(en paraíso, cerezo, roble americano)
CORTINAS - SOFAS - FUNDAS
Venir a la fábrica artesanal es fácil y conveniente
A sólo 15 cuadras de PANAMERICANA y VILLATE
C. Villate 5148 - MUNRO • 762-0437
Lun. a Sáb. de 10 a 13,30 hs. y 14,30 a 19 hs.

▲▲ CAMA - SOMMIER ▲▲
Colchón Multipuntual
DESCANSO DE COLUMNA
REFORZADO
CON O SIN SOMMIER
OFERTA JUEGO 2 PLAZAS
SOMMIER, COLCHON, ALMOHADA
CONTADO $499 o en 12 cuotas de: US$ 49
CORTES DE ESPUMA
DICKMAN FACTORY
TODO A SU MEDIDA
R.S. ORTIZ 130 CAP.
(ex CANNING 130) a mts. de Corrientes
Tel.: 854-3584 rot. Fax 856-5925/581-8160
TODAS LAS TARJETAS

MAR DEL PLATA - 31 de ENERO de 1996

COMODORO RICARDO LUIS QUELLET

COLEGA

ESTUVE PENSANDO EN UNA INTRODUCCION , es una opinión personal, usted y el equipo la deben aceptar, corregir , parcialmente aprovechar o desecharla.

Esta es una posición que nos ayudo a sobrevivir los años de la JEFATURA III del EMG.

Mi idea es que en este caso tendríamos que introducir una "toma de posición inicial coherente con el objetivo final " algo que oriente al lector, siempre pensando que su divulgación excederá orgánica del MIN.DEF.

Esto se puede lograr en esta introducción u otra , o unos párrafos aclaratorios, o un prefacio , o todo esto mas un reconocimiento al trabajo de la primera comisión redactora.

Debemos tener en cuenta que cada FUERZA esta buscando una mejor posición relativa para influir la opinión publica y a elementos del CONGRESO, este informe puede ser un instrumento valido.

En MDP la ARMADA nos lleva unos kilómetros de ventaja, y están ahora explotando su participación en la querrá del GOLFO .....solo por haber estado en la zona y no muy cercana por cierto. Están con 8 buques en exposición , mas baterías de Artillería Antiaérea de I.M. , se dan conferencias y se reparte algún folleto o regalan distintivos.

Ejercito se sumo a la muestra con sus ROLAND , FAA no participa.

Esto no es una critica, vamos perdiendo presencia y vigencias .

Volviendo al tema, cada párrafo de la PROPOSICION es abusiva, creo que debe ser rebajada y diluida ,pero , podemos considerarlo un camino.

Un cordial saludo

C. BLOOMER-REEVE

PERSO-
NAL

MDP - Febrero 13 - 1996

Estimado colega

Acá paro transitoriamente, me encontré con algunas dudas, mañana me reúno con el Coronel Gonzalez Balcarce en MADARIAGA donde tiene su campo para exprimir lo que puedo de sus recuerdos.

Desde 1970 esta en este tema.

Hay un capitulo II " ALAS ARGENTINAS EN EL ATLANTICO SUR que esta fuera de lugar.

CREO QUE ESTA FUERA DE CONTEXTO Y MEZCLA DOS TEMAS DE DISTINTO VALOR , DONDE HAY OTROS PARTICIPANTES , OTROS RIESGOS Y OTRAS VIVENCIAS,

INCLUIRIA anexos referentes a MALVINAS que sean aclaratorios y hagan a la información que podemos poner a disposición como :

a) Un anexo sobre la población de 3 a 4 carillas.

b) un anexo sobre la morfología del terreno extraído de el informe de la SOCIEDAD CIENTIFICA ARGENTINA y del DERROTERO NAVAL - no mas de tres carillas.

c) un anexo sobre la política de expansión del imperio británico y la utilización de la ARMADA inicialmente y luego de la ROYAL NAVY , unas 6 o 7 carillas - eso lo podrían preparar en la DEH.

Esto lo envío hoy por la tarde.
Me demore unos dias para el embarque por que estaba en proceso de liberación de los nietos.

MUY ATENTAMENTE

CARLOS BLOOMER-REEVE
BRIG. (R)

PROYECTO "INTRODUCCION"

La FAA ha confeccionado este informe de la "BATALLA AÉREA DE MALVINAS" con carácter HISTORICO NACIONAL.

Este informe no es definitivo ya que constantemente se abren nuevas fuentes de información en nuestro país y en otros países que aportan datos que deben ser incorporados para mantener la veracidad y credibilidad del trabajo..

(A) Este informe relata la experiencia de la FAA en conjunto e incluye el relato de cada operación significativa realizada.

Es concepto internalizado en la FUERZA que la organización ha sido desarrollada a costa del esfuerzo de la nación a fin de producir seguridad para el país e intervenir en las circunstancias que lo hagan necesario.

Los cuadros para estos casos cumplen con las tareas para las cuales fueron capacitadas.

Cumpliendo estos conceptos la FUERZA intervino en una batalla en que se observaron los usos y costumbres de la querra con máximo cuidado en particular con la población civil del archipiélago. Se abonaron escrupulosamente todos los servicios y abastecimientos que se requirieron y se evito molestias innecesarias a los pobladores.

El respeto al MALVINENSE y a su seguridad se centro como una responsabilidad básica del gobierno militar.

Todo estado es responsable de las querras en que participa y también de las que no interviene , ambas hacen a los objetivos políticos perseguidos en el largo plazo , pero ,en toda querra hay mas de un responsable, y en el caso de MALVINAS se comprueba desde un principio un inadecuado manejo de factores intervinientes en la crisis.

La batalla de MALVINAS se encuadra en un conflicto que tiene su origen en el siglo XVII y que no dio por finalizado el conflicto . Cada fuerza que intervino cumplió con su misión según sus capacidades , su aptitud y su doctrina. (GN-PNA-EA-ARA-FAA)

En el mismo concepto se debe incluir varios organismos nacionales.

Desde 1964 hasta 1982 las predicciones fueron de PAZ y ACUERDO .ARGENTINA había realizado esfuerzos sostenidos hacia la población del archipiélago dando notables señales de buena voluntad como la política de COMUNICACIONES que se mantuvo aun en épocas en que se carecía de embajadores acreditados en BUENOS AIRES y LONDRES.

La batalla se conforma por una reacción desmesurada fomentada por el gobernador de ocupación de STANLEY el ex RAF Mr. REX HUNT que respondió undudablemnente a orientaciones desde LONDON (DOWNING St. 10) y en procura de objetivos internos y sectoriales.

Aceptamos , como en todo conflicto , que existió mucho de vanidad en LONDRES y BUENOS AIRES.

En BUENOS AIRES existió el deseo de concluir un conflicto que se originó antes de que se proclamase su independencia y reforzar por la recuperación , la tranquilidad interior .

En LONDRES primo el deseo de mantener un prestigio nacional político, internacional y de la ROYAL NAVY. Todos sufriendo un proceso de desgaste apreciable.

El honor, el temor al desgaste de un partido en el poder y un interés sectorial exagerado provoco una respuesta ilógica e inadecuada para el real conflicto.

Para el REINO UNIDO de GRAN BRETAÑA (U K) fue un conflicto periférico , un asunto arrastrado desde épocas del imperio y en muchas ocasiones discutido internamente, de epocas en que podía avasallar y transferir soberanías , épocas que tuvo su apogeo en el siglo XVII donde una empresa comercial solía desarrollar una región con apoyo de la corona. Pero por sobre todo , cuando el partido de la Primer Ministro estuvo negociando 3 años con el palacio SAN MARTIN un posible LEASE BACK SYSTEM al estilo de Hong Kong para transferir sin afectar su imagen.

Para la REPUBLICA ARGENTINA fue una experiencia inédita, siempre se caracterizo en evitar guerras y normalmente hizo concesiones para conservar la paz , nuestro extenso territorio poco poblado lo hacia posible.

A. La FAA en este trabajo esta consciente del riesgo de generalizar las causas con una tendencia simplista y hará notar los aspectos parciales y los antecedentes disponibles para completar un cuadro de apreciaciones.comprensibles.

Entre ambos países existía una larga historia de entendimiento , acuerdos y emprendimientos comunes. También existieron conflictos y quizás profundos pero no fueron tan significativos como para afectar la amistad .

En esta ocasión ARGENTINA había buscado recuperar un espacio territorial legitimo y reconocido por las NACIONES UNIDAS que eran poseídos por una acción de fuerza y abuso .

El R.U. (UK) demostró una capacidad de reacción que impresiono , desmesurado y fuera de época, poco concebible en una nación sofisticada y acostumbrada a tratar riesgos nucleares..

Supo explotar su condición de "relación especial con EE.UU. de N.A." (Special Relationship) que los apoyo casi desde el principio.

El Gobierno Nacional aprecio incorrectamente un estado de amistad en todo el CONO SUD del continente,y una respuesta global americana salida del tratado TIAR , pero debió contemplar un latente segundo frente en la Patagonia que distrajo medios , frente que fue mas psicológico que real , pero con señales inequívocas de penetración británica con operaciones de la ROYAL NAVY.

EE.UU. de N.A. tampoco apoyo a nuestro país en el nivel que se esperaba.

Un factor político que afecto el apoyo de EE.UU. de N.A. y permitió la acción disolvente de GB en CHILE fue que estaba gobernada por un gobierno DE FACTO surgido de una situación extrema en 1976 y que comenzaba a sufrir un desgaste creciente al haberse logrado ya muchos objetivos y ser blanco de los embates de los organismos de DERECHOS HUMANOS apoyados internacionalmente por fracciones de [illegible] COMUNISTAS

En términos generales las FFAA nacionales SIN PREPARACION PREVIA no estaban en condiciones de enfrentar una guerra en el archipiélago excepto la FAA , para la cual es básico para la aplicación de su doctrina , la reacción inmediata , que es por otro lado la la normativa de todas las Fuerzas Aereas del mundo occidental y no occidental.

Es la FUERZA que se entrena constantemente en condiciones similares al combate y debe actuar sin tiempo de movilización ni , en muchos casos , de despliegue, y si no lo hace desaparece en sus aeródromos de paz como paso en la IIGM.

En general las otras FFAA , con excepción de núcleos selectos , depende de etapas de movilización , incorporación de cuadros y de despliegues que en tiempo real pueden extenderse notablemente. Esto implica reactualizaciones y adoctrinamiento, en la FUERZA AEREA esto se requiere solo para personal de tropa , que es un numero reducido.

Nuestra introducción al conflicto armado internacionalmente no tuvo tiempo de preparación , no se dio una campaña para esclarecer nuestra posición ni previo , ni durante , ni posterior a la batalla. No se hizo un esfuerzo para presentar nuestro punto de vista ante el concierto mundial , no se explico a quienes querían saber la causa por la cual ARGENTINA necesitaba recuperar sus territorios ocupados.

El mundo despertó al 02 de ABRIL de 1982 ante un hecho sin antecedentes que solo las comisiones de Naciones Unidas conocían , un hecho para muchos fuera de época, en particular para la traumática historia moderna de EUROPA.La solución nuestra era al estilo del siglo XVIII ante una ofensa de 1833 , (150 años) ,la mayoría de los países del hemisferio NORTE no hizo esfuerzos en comprender la razón de la recuperación y estimaron que no teníamos interés real ni presencia en el archipiélago indefenso y aislado.

71

No habíamos explicado al mundo que en las ISLAS MALVINAS (F.I.) la población vivía aceptablemente ~~bien~~ mas por el esfuerzo argentino que por el británico , cosa que se acentuaba constantemente desde 1972 .

Que era mas fácil para la supervivencia y progreso de la comunidad reemplazar al RU que aislar a la RA.

Que ARGENTINA estaba en un estado de hartazgo de la demora en tratar el tema soberanía del la corte de St. JAMES.

Que nos exasperaba la dilación y las artimañas a que se recurría para manejar la opinión internacional y los tiempos diplomáticos, un reino parlamentario que tiene un estatus especial en NACIONES UNIDAS al ser miembro permanente del CONSEJO DE SEGURIDAD.

Coincidió el momento con la toma de conciencia en LONDRES que el REINO no podría mantener una flota de superficie sin objetivos que fue imprescindible en épocas gloriosas del imperio.

Se ofreció en la crisis a ,la ROYAL NAVY una oportunidad para evitar el desguace y las ventas de naves de superficie , al punto de que para comandar la TASK FORCE se designo a un Contraalmirante submarinista (SANDY WOODWARD) ,.

En la ORGANIZACION DEL TRATADO DEL ATLANTICO NORTE - NATO (OTAN) permite a sus miembros disponer en emergencias nacionales de sus medios de combate ,a lo que recurrió GB y dejo la impresión de que en la crisis se comprometía en alguna forma toda la organización y que occidente quedaba afectada por el ataque sorpresivo de un país occidental.

En lo operativo , siempre quedo como factible la posibilidad de recurrir a armas nucleares limitadas lo que fue una amenaza muy real y no desmentida.

INGLATERRA reacciono en forma instantánea, eficiente y recurrió al esfuerzo del PODER NAVAL TOTAL , con capacidad económica para enfrentar el costo de la TASK FORCE. Su capacidad industrial facilito el desplieque, y esos pasos no se correspondían a las disposiciones tomadas por la R.A. en las disposiciones y directivas .....

Fueron exageradas y provocaron un salto en el escalamiento que obvio posibilidades de arbitraje racional.

Con habilidad se recurrió a crear duda sobre la frontera andina avalada por acciones de distracción de Comandos helitransportados de la ROYAL NAVY en momentos en que aun se evaluaba el arbitraje del VATICANO sobre EL BEAGLE.

A pesar de la rápida escalada del conflicto , la RA se mantuvo fiel a su principio OCCIDENTAL-DEMOCRATA e ignoro proposiciones de apoyo de miembros del bloque oriental. Evito entrar en movimientos pendulares , periodo en que la diplomacia occidental no encontró solución viable con exception de los intentos del Presidente Peruano Arguitecto FERNANDO BELAUNDE TERRY.

El frente interno de ambos países reaccionaron en apoyo de sus gobiernos en forma casi total , como se esperaba , pero nuestra falta de experiencia de guerra en el transcurso de los meses agoto la tendencia y el apoyo se volvió tibio y se diluyo .

Nuestra incapacidad de fomentar un estado de animo dispuesto y favorable sostenido se noto desde el primer paso , pero en especial a partir de mediados de MAYO., el espíritu triunfa-lista inicial decayó hasta en ámbitos oficiales y paso en algunos ~~ámbitos~~ al negativismo SECTORES inclusive al regreso de los efectivos posterior a la capitulación.

En la historia es probable pase figurar la batalla DE Malvinas COMO UN CASO DE INNENPOLITIK. LA CONCEPTION Y EJECUCION DE UNA POLITICA EXTERIOR PARA SOLUCIONAR PROBLEMAS DOMÉSTICOS DE DOS NACIONES MODERNAS .

La situación de paz que se viviría después del conflicto , que debió ser producto de análisis durante la batalla, y teniendo en cuenta infinitas experiencias en el mundo occidental , en particular la I GM y la II GM fue ignorada por quienes tenían mas experiencia acumulada.

Este informe no incluye evaluaciones de tipo "si se hubiese....." por que las posibilidades serian interminables .

Se informara sobre la participación de la F.A.A. y de hecho se fijara momentos con relación a la actuación de las otras FFAA (Ejercito - ARMADA - GENDARMERIA y. PREFECTURA NAVAL aunque esta no disponga de la cobertura del Código de Justicia Militar) , remarcando que siempre se conceptúo las operaciones como CONJUNTAS y donde existieron pocas fricciones en la practicas aunque se debe aceptar que se existieron incomprensiones de las misiones y limitaciones de una Fuerza a otra Fuerza.

Fricciones menores a las que se conocen de otros países experimentados y finalmente para la evaluación del analista, y siendo este un trabajo de una fuerza en especial FUERZA AEREA A., es imprescindible tener en cuenta que las modalidades de formación son dispares _ HIERRO - BRONCE - ALUMINIO dado el espacio en que deben actuar y cada fuerza tiene su propio TEMPO que explotar.

CIERRE

La batalla de las ISLAS MALVINAS desnudo en algunos aspectoslas falencias en la actuación de NACIONES UNIDAS , se evidencio que carece de instrumentos , que posiblemente haya perfeccionado posteriormente , para imposición de normas aceptadas .

El RU no cumplió con las recomendaciones de la COMISION DE DESCOLONIZACION.

En el organismo internacional las normativas se imponen en forma diferenciada a los miembros de la ASAMBLEA GENERAL y a los PERMANENTES DEL CONSEJO DE SEGURIDAD.

En la guerra de MALVINAS inclusive la CONVENCION DE GINEBRA tuvo subjetivamente diferentes interpretaciones .Argentina - la FAA no utilizo bombas NAPALM a pesar de disponer de ellas , por considerarlas excesivamente cruentas mientras que la aviación británica - la RAF y la ROYAL NAVY utilizo indiscriminadamente bombas BELUGAs que pueden entrar en la misma consideración.

NACIONES UNIDAS esta diseñada para que tres superpotencias (URSS-EEUU de NA y CHINA) mantengan un control de eventos con la colaboración de otros dos estados con vocación de serlo (FRANCIA y GB) estando ausentes otras potencias de mas peso individual (ALEMANIA FEDERAL en el año 1982 y JAPON).

Ante la evolución de las decisiones en LONDRES y la falta de medidas de contención de NACIONES UNIDAS , en particular no inspiradas en el CONSEJO DE SEGURIDAD , el GOBIERNO de BUENOS AIRES debió decidir entre mantener la vigencia del plan original o incrementar los efectivos desplegados al ARCHIPIÉLAGO y transformarlos en disuasivos ., arriesgando una batalla mayor y una atenta vigilancia sobre el frente andino.

Mantener el plan original hubiese desgastado a LONDRES ya que las fuerzas a desplegar no se compadecía con la resistencia que encontraría en la zona de STANLEY donde solo se podría pensar en una lucha ~~algo~~ simbólica , la escalada que decidió ARGENTINA en el fondo favorecía a INGLATERRA.

Un recurso de GRAN BRETAÑA fue desinformar y buscar prestigio a través del desprestigio de el enemigo, y tomar el recaudo de reclamar , como SPECIAL RELATIONSHIP STATUS apoyo de EE.UU. de NA que se manifestó desde un comienzo (misiles SIDE WINDERS y apoyo SATELITAL entre otros)-

Se nego mérito a la eficiente operativo de recuperación de las islas , donde no se produjeron bajas a ninguno de los defensores ni a los habitantes , y se negó méritos al gobierno MILITAR con relación a los MALVINENSES , periodo en que tres habitantes fallecieron por el cañoneo de la ROYAL NAVY a la zona poblada.

PROYECTO DEL CAPITULO 1 ANTECEDENTES HISTORICOS

SIENDO LA BATALLA AEREA DE MALVINAS UNA CRISIS EN UN CONFLICTO AUN NO SOLUCIONADO , Y ESTANDO COMPROMETIDO EN EL CONFLICTO UN TEMA DE SOBERANIA NACIONAL ES IMPRESCINDIBLE QUE SE TENGA UNA IDEA CLARA DE L ANTECEDENTES QUE PROVOCARON EL CONFLICTO Y DE SU EVOLUCION.

POR ESTA CAUSA SE INCLUYE UN CAPITULO DE ANTECEDENTES HISTORICOS QUE AYUDA A UBICAR LOS DISTINTOS MOMENTOS HISTORICOS QUE ABARCA PER QUE NO SON EN NINGUN CASO COMPLETOS.

A pesar de intensas investigaciones de distintos orígenes no se ha podido fijar la fecha de descubrimiento de las ISLA MALVINAS aceptada iniversalmente.

La causa básica son la falta de precisión de los medios de navegación de que los pilotos disponían para ubicarse y y la poca confiabilidad de algunos registros.

Los navegadores concurren a la zona , riesgosa en procura de un acceso a oriente al servicio de un REINO o en procura de una explotación comercial , en funciones de corsario o filibusteros y en la caza de grandes cetáceos marinos.

En muchos casos mantener el secreto favorecía la empresa en otros casos era lo contrario , registrálo al nombre del MONARCA favorecía la expansión del reino.

AÑO 1501-1502
AMERICIO VESPUSIO , Piloto Mayor del Reino de España, las avista en un polemico viaje como componente de la expedición Portuguésa de GONZALO COELHO

AÑO 1520
HERNAN de MAGALLANES las avista -y registra denominandolas SANSON aunque con errores de ubicación.

AÑO 1520
ESTEBAN GOMEZ desertor de la expedición de MAGALLANES con la nave SAN ANTONIO las avista , pero podría ser solo un registro de avistamiento de terceros.

AÑO 1540
Es probable que la INCOGNITA , nave de la expedición del OBISPO de PLASENCIA tiene el primer registro no discutido , no se conoce el nombre de la nave.

AÑO 1600

El navegante holandes SEEBALD de NEEST con la nave GELOOF avista las islas y su testimonio es aceptado sin mayores reservas , el avistamiento fue registrado en carografia posterior. Esta nave pertenece a la flota del almirante MAHU . El diario de abordo aporta una descripcion de las islas.

AÑO 1600 y posteriores

Las islas son lugar de desembarco de marinos de distintos paises entre los que se destacan el holandes SCHOUTON el filibustero ingles COOK , el capitan mercante ingles JOHN STRONG con su nave WELFARE que diera el primer nom,bre de FALKLAND al extrecho entre ambas islas mayores .

AÑO 1698 los franceses de la aldea de pescadores de SAINT MALO recalan en las islas mas de cien veces. La posicion de las mismas es conveniente para las expediciones pesqueras que buscan reabastecerse de aqua potable.

AÑO 1764

El Conde LOUIS ANTOINE de BOUGANVILLE gestiona y obtriene un apoyo de la corona francesa para colonizar las islas , se construye un fuerte y se establece una poblacion permanente.

Acto sequido España reclama ante Francia y tras largas tratativas la corona francesa reconoce la soberania española y entrega las islas tras el pago por parte de la recñamante de una indemnizacion al Conde de BOUGANVILLE.

AÑO 1767

España designa al Capitan de Fragata FELIPE RUIZ PUENTE capitan del puerto.

AÑO 1765

Inglaterra envia una expedicion para establecer una colonia al mando del Comodoro JOHN BYRON , bautizando el punto de desembarco Puerto Egmont , no se realiza asentamiento humano.

AÑO 1769

La Gobernacion de BUENOS AIRES dispone la expulsion de los britanicos que se encuentran en las islas Malvinas el 10 de Junio , lo que dio origen a un prolongado conflicto que compromete a España, Inglaterra y aun Francia.

Los Ingleses abandonan las islas bajo protesta despues de realizar una resistencia para salvar su honor.

página 03

AÑO 1767 hasta 1810

Desde 1767 hasta 1810 en MALVINAS se desempeñan 20 gobernadores españoles con sede en PUERTO SOLEDAD y se instituyo un presidio militar.

En 1811 se evacuo el efectivo y desde la revolución de MAYO de 1810 el archipiélago pasa a depender de las Provincias Unidas del Río de la Plata. como herencia natural de España..

En forma habitual fue refugio de cazadores de lobos marinos de origen británico , ~~estado~~ estadounidense y criollos.

En 1820 vuelven a ser ocupadas y se otorgaron concesiones para la explotación ganadera.

AÑO 1829

Inglaterra protesta la creación de la COMANDANCIA POLITICA MILITAR de Malvinas y reclama derechos de soberanía propia ignorando antecedentes negativos a la demanda.

Para Inglaterra , en plana formación de su Imperio, las islas permitía deponer a sus flotas , mercantes o navales , un estación para reparar las naves que procedían del cruce de el Estrecho de Magallanes desde el Pacifico o que se disponían a ingresar al Pacifico.

Ademas era un punto de apoyo estratégico , el único en el extremo sur del continente .

Mientras, la gobernación de Malvinas evolucionaba constantemente llegando en época del gobernador VERNET a una población estable de 120 personas entre criollos y extranjeros, llegando albergar hasta 300 personas en épocas de pesca y explotación lobera.

En ese periodo hace escala el BEAGLE con su capitán FITZ ROY abordo y su tripulante científico CHARLES DARWIN.

El progreso de la comunidad era sostenida hasta la reacción de EEUU en que la LEXINGTON , bajo el mando del Capitán SILAS DUNCAN entra en la bahía bajo bandera francesa , ocupa y destruye las instalaciones , aparentemente el marino actúo sin autorización de su gobierno y en protección de loberos de su país.

A partir de ese momento se precipitan acontecimientos negativos.

El gobierno de BUENOS AIRES dispone que la GOLETA SARANDI al mando del Tte. Coronel PINEDO se traslade a PUERTO SOLEDAD y reponga al Jefe Militar, designadose al Mayor ESTABAN MESTIVIER , que es asesinado por la tropa insubordinada.

Al regreso de una navegación a Tierra Del Fuego , PINEDO repone la autoridad

El o2 de Enero de 1833 fondea en la bahía la corbeta inglesa CLIO al mando del Capitán ONSLOW e intima a los a PINEDO a desocupar las islas.

El comandante de la SARANDi inicia los preparativos para la resistencia con la tripulación y aun los presidiarios , pero desiste ante la negativa de la tripulación , en su mayoría inglesa , de combatir contra sus connacionales aunque se comprometen a cumplir las ordenes del comandante.

Pinedo se retira sin ofrecer resistencia y deja una protesta formal.

¿Comprobar al encuadre de Pinedo — Muñoz Azpiri lo trata bien?

A INGLATERRA

El CLIO y su escolta TYNE zarpan de regreso y se desarrolla en las islas un estado caótico con asesinatos que se normaliza con el arribo de una nueva nave británica.

Estos acontecimientos se producen con posterioridad al reconocimiento por parte de la corona británica de la independencia nacional.

La posesión de las FALKLAND ISLANDS no fue recibido con apoyo total en LONDRES, los intereses comerciales recomendaban no alterar las buenas relaciones con BUENOS AIRES y muchos voceros importantes recomendaban abandonar la pretensión inmediatamente.

Un verso anónimo de la época nos señala la opinión que LONDRES tenia de las FAKLAND .

(incluir el verso que es muy ilustrativo y esta en el libro "the FALKLAND ISLANDS de Cawkell , Maling y Cawkell -1960')

Un desarrollo incipiente de la colonia , ya en poder de los británicos , se inicia con el Capitán RICHARD MOODY que dio forma al gobierno colonial y cambia el asiento de la administración de PUERTO SOLEDAD a la Bahía STANLEY en 1842.

También se instalan en esa época los primeros colonos permanentes , pensionistas de Infantería de Marina y de Ejercito de origen irlandés y escocés.

La primera industria fue lógicamente la reparación y abastecimiento de grandes veleros mercantes y balleneros.

En las costas de el archipiélago están registrados 250 naufragios, varios de bandera nacional .

En 1842 ingresa a las islas el empresario FISHER LAFONE y le sique la FALKLAND ISLANDS COMPANY.

Como historia paralela , en la isla Elefante (PEPPLE) en el año 1884 se inaugura la PATAGONIAN MISIONARY SOCIETY que preside el Comandante GARDINER , desarrolla trabajo misionero en la zona sud nuestra y fallece de inanición en la isla PICTON en 1850 , rechazado por los indios.

En 1858 se trasladan a la mision en las MALVINAS a varias familias indigenas , entre las cuales se encuentra el famoso JENNY BUTTON con muy pocos éxitos y alguna violencia.

De ahí procede el misionero THOMAS BRIDGES que confecciona el primer diccionario YAMANA ,(con 32.000 palabras), el hijo de este es LUCAS uno de los primeros colonos de Tierra Del Fuego.

El gobernador de SANTA CRUZ , Sargento Mayor de marina CARLOS MOYANO , después de una navegación de exploración a las ISLAS contrae matrimonio con una isleñas , ETHEL TURNER y promueve la emigracion de varias familias con sus majadas a SANTA CRUZ.

También PUERTO STANLEY es escala OBLIGATORIA EN los viajes de abastecimiento que la empresa BALLENERA ARGENTINA NORUEGA realiza a GEORGIA DEL SUD.

Al finalizar la II G.M. se establece el nuevo sistema internacional " LA ORGANIZACION DE NACIONES UNIDAS " y corrige las deficiencias del proyecto que surgiera despues de la I.G.M , " LIGA DE LAS NACIONES" .

En 1960 la ASAMBLEA GENERAL adopta una resolución (No. 1514) con el objetivo de acelerar los procesos de descolonizacion pero , de forma que no afecte la integridad territorial.

En 1964 , Septiembre , se examina con detención la cuestión de las ISLAS MALVINAS , uno de los 23 territorios que administra Gran Bretaña , y que se considera un caso típico de colonialismo.

Se invita a ambos gobiernos a entablar conversaciones pero el R.U. excluye toda discusión sobre la SOBERANIA.

En 1966 dicta NNUU la resolución No. 2065 en se que invita a ambos países a proseguir sin demora las negociaciones , teniendo en cuenta debidamente los intereses de la población.

Estas conversaciones se mantienen en forma irregular , en el marco de las NNUU y donde INGLATERRA trata constantemente de limitar a niveles de conversaciones evitando comprometerse

El [illegible] el gobernador de ocupación , presionado por la población de STANLEY solicita que la F.A.A. evacue al farolero de HOOKER POINT gravemente enfermo para su internación en el Hospital Británico de buenos Aires, el traslado lo hace un UH-16 ALBATROS de la base TANDIL. [illegible]

En 1971 se concreta un ACUERDO de COMUNICACIONES basado en la declaración conjunta de BUENOS AIRES del mismo año.

A partir de ese momento el gobierno de BUENOS AIRES da comienzo aun programa de participación en la vida isleña basado en forma principal en la FUERZA AÉREA ARGENTINA .

Hasta ese momento la incursión de la AVIACION ARGENTINA esporádica e incontrolada , un DC-4 de AEROLINEAS ARGENTINAS secuestrado había aterrizado en el HIPODROMO local que solo se utilizaba del 29 de Diciembre al 01 de Enero , el el 29 [illegible]

El piloto civil FITZGERALD aterriza con un CESNA 182 y deja una bandera Argentina.

se producen algunos sobrevuelos de aviones de la F.Aerea y de la Aviación Naval en operaciones directas al Sector Antártico Argentino.

El aislamiento de la población local solo se puede cortar en los viajes mensualesles de la Motonave DARWIN que hace la linea de STANLEY a el puerto de Montevideo una vez por mes y en periodos de esquila dos veces por mes. (ANEXO ALFA) , esa nave era propiedad de la FALKLAND ISLANDS COMPANY.

Inicialmente Relaciones Exteriores y Culto proyecto con la F.Ae.A. que aviones ALBATROS comiencen un servicio temporario quincenal de enlace EL PALOMAR-COMODORO RIVADAVIA - STANLEY -COMODORO RIVADAVIA - EL PALOMAR.

El servicio se mantiene hasta tanto el GRUPO 1 de CONSTRUCCIONES construya una pista temporaria de paneles de aluminio que se adquiere en EEUU y que debía durar dos años y permitiría servicios regulares de FOKKER F-27 , años, mientras UK construía la pista definitiva en STANLEY , de 1.000 metros de cemento.

La pista provisoria opero 4 años tres meses.

Se dispone designar un Vicecomodoro del escalafon del aire que permanecerá dos años en su destino. Es designado MIEMBRO DE LA JUNTA CONSULTIVA ESPECIAL RESIDENTE y tiene dependiente de la Fuerza Aérea en lo referente a los vuelos y sus servicios a través de LINEAS AÉREAS DEL ESTADO y de RREE y C en lo referente a los temas que este le encomiende. (ampl.02)

Como auxiliar se designa a un SUPERVISOR de LADE en la función de jefe de base y ademas de sus obligaciones especificas, promueve la venta de pasaje desde STANLEY a cualquier punto del mundo en particular en conexión con Aerolíneas Argentinas (el primer jefe de base es el Sr. SASSI que se desempeña cuatro años y seis meses en el cargo) .

Se designa a un SUBOFICIAL PRINCIPAL como encargado de los servicios de comunicaciones de la oficina , que mantiene enlace en BLU con TELETIPO con LADE y hace de operador de torre con las aeronaves en vuelo.

Este personal se traslada con su familia por dos años.

Asimismo se contrata personal local como auxiliares de oficina , atención de rampa , traslado de tripulaciones servicios de carga y otras tareas que se encomiendan.

El gobierno de ocupación asigna una vivienda para el oficial designado y cobra un alquiler de una moneda de cobre por años.

Se alquilan otras viviendas.

El local de LADE donde se asienta la estación de radio es cedida por el Gobierno local.

Posteriormente pasan a depender del Vicecomodoro administrativamente y como coordinador todo los que procede de Argentina Continental y regula el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto tales como las comisiones particulares , las comisiones de turismo, la comisión de construcción de YPF (70 operarios y equipamientos para construir ANTARES I y ANTARES II) , la comisión de GAS DEL ESTADO , las Profesoras de castellano que se designan para completar la dotación del colegio local., inicialmente el movimiento de las naves de TRANSPORTE NAVALES (Bahía Buen Suceso , Cabo San Antonio , Cabo San Gonzalo etc.) los buques tanques de YACIMIENTOS PETROLIFEROS FISCALES (B.T. FLORENTINO AMHEGUINO etc.)

Es tambien responsable de facilitar y coordinar las investigaciones de campo de la SOCIEDAD CIENTIFICA ARGENTINA etc.

Se instala un VOR para mejorar las posibilidades de operaciones.

Finalmente se construye una casa para el jefe de delegación y en 192 se estaba analizando la posibilidad de que el Grupo 1 de Construcciones construya un muelle privado para atracar petroleros frente a la estación de YPF ANTARES II.

CAP: 1 - pagina 07

1 △
A PAGINA 05 en Puntos 1 y 2

CORRESPONDE A LOS CIRCULOS " 1 " Y " 2 "

("1")

El FEBRERO de 1971 el gobernador de ocupación , presionado por la población de STANLEY , en particular por el comerciante argentino residente REID , solicito a la embajada en Buenos Aires que se evacuase al encargado del faro marino de HOOKER POINT , MATHEWS CONNAN para internarlo en el Hospital Británico de Buenos Aires.

RREE y C gestiono ante la F.Aerea el traslado y el 15 un UH-16 ALBATROSS de la base TANDIL realizo el vuelo con escala en COMODORO RIVADAVIA amerizando frente a la ciudad.(tripulación el Mayor Quaglini y el Capitán CANO ,1er. Ten TAMAGNONE y el Cap. Medico ESCRIBANO), el evacuado falleció posteriormente en Buenos Aires.

("2")

Hasta ese momento los aterrizajes de aviones argentinos fue no programada, el 08 de Setiembre de 1964 un CESNA 185 , piloteado por el Piloto Comercial Miquel FITZGERALD aterrizo en un campo próximo a STANLEY , dejo a un isleño una bandera argentina , una proclama y regreso a Argentina Continental.

En 1966 el 08 de Septiembre un DC-4 de Aerolineas Argentinas , secuestrado por un comando nacionalista al mando de DARDO CABO aterriza en la pista hípica de Stanley y queda enterrado en la turba .Esa pista hípica solo se utilizaba entre el 29 de Diciembre y el 02 de Enero de cada año..El pasaje debió ser trasladado al continente en un buque de la ARMADA , lo secuestradores fueron internados en la cárcel de USHUAIA y el avión , despues de grandes esfuerzos , decolo a RIO GALLEGOS con tripulación mínima, al limite de combustible y aligerado por completo de asientos y complementos.

Entre el pasaje se encontraba el Gobernador de Tierra Del Fuego Contralmirante (R) GUZMAN y el secretario de salud de SANTA CRUZ Comodoro Medico (R) Del Intento.La información que estos aportaron fue invaluable , y dada su representación , fueron huéspedes en STANLEY del exgerente de la F.I.C. y ganadero presidente de la sociedad rural local FISOA (Falkland Islands Sheep Owners Association).

Por iniciativa del Comodoro DEL INTENTO se promueve un articulo en el BUENOS AIRES HERALD , director ROBERT COX , donde se sugiere vuelos regulares de LADE SUD entre COMODORO RIVADAVIA y STANLEY una vez construida.

Este articulo llega a MALVINAS y es presentada al GOBERNADOR por el gerente de la FIC y es discutida en el CONSEJO LEGISLATIVO.

La ARMADA REPUBLICA ARGENTINA (ARA) interviene en el esfuerzo con los medios de superficie que le son naturales y dependientes de TRANSPORTE NAVALES.

La primera participación es la de trasladar la maquinaria los paneles y el personal necesario para construir la pista PROVISORIA de la F.AEREA en HOOKER POINT.

Traslada las maquinarias , los tanques y el personal para que YACIMIENTOS PETROLIFEROS FISCALES (YPF) construya "ATARES I " que servirá para abastecer de JP-1 (A-1) a los FOKKER F-27 .(la construcción la dirige el Capitán ....FERNANDEZ ex gobernador de Tierra Del Fuego).

Traslada la maquinaria , los tanques (17) aéreos de combustible y al personal para que YPF en 1974/5 construya "ANTARES II" , apta para deposito de los distintos fluidos (naftas, aeroquerosene, querosene) y con instalaciones de descarga desde muelle directo desde BUQUE TANQUE , una estación de servicio y un laboratorio. (el sistema de carga nunca se opero por que la FIC se negó a permitir la carga a través de sus muelles y se debió operar con tambores que implicaba un riesgo mayor).

Traslada los equipos para construir la planta de GAS DEL ESTADO y equipos para instalación domiciliaria.

Traslada para la FUERZA AÉREA los equipos para la reparación de la pista provisoria.

En 1974 la CORPORACION ARGENTINA DE CARNES (CAP) a través de su frigorífico CAP. DESEADO hace un acuerdo para exportar 16.000 ovejas a cercano oriente (gestión del ganadero CONRADO WISSER) y Transporte Navales embarca los ovinos en pie y los traslada a PUERTO DESEADO para ser faenados, la operación requirió cargar los animales en numerosos establecimientos ganaderos (esta operación fue exitosa, y cuando quiso repetirse vía PUNTA ARENAS después de 1982 fue un fracaso - estos animales son sacrificados por ser animales viejos cuya producción lanera no es de calidad, y se echa al mar unas 20.000 ovejas anualmente para preservar pasturas naturales.)

Estas tareas se hacen con la linea CABO SAN ANTONIO, SAN GONZALO etc. algunos de los buques disponen de grúas que facilitan la operación ya que el muelle FIC solo dispone de grúas livianas.

En una emergencia el TRANSPORTE ANTARTICO , BAHIA AQUIRRE hizo escala en PUERTO STANLEY para descargar 50 tubos de SUPERGAS .

El BUQUE "BUEN SUCESO" de la Linea VICTORY (diseño de la IIGM) hace un viaje trimestral con pasajeros desde USHUAIA y carga general (fue hundido después de la Batalla de MALVINAS por la ROYAL NAVY tras haberlo utilizado como alojamiento sin causa aparente).

En marzo de 1974 traslada entre la carga tres (3) veleros GRUMETES donados al CLUB JUVENIL por los clubes náuticos de USHUAIA y SAN ISIDRO (veleros que los expatriados deterioraron intencionalmente a pesar de el interés que demostró la juventud y debió ser devuelto a sus originales dueños).

Finalmente en 1980 RREE y C adquiere una nave especialmente adecuada para servir a las islas , el ISLA DE LOS ESTADOS que se asigna a TRANSPORTE NAVALES (este buque de mediano porte es hundido en la batalla de MALVINAS)

Se cumplía con todos lo [illegible]. [illegible] ([illegible] / FIC [illegible])
[illegible]
Nº [illegible] LADE A [illegible] -
Debe Tener un cierre para prolijidad -
(¿ de Uds ?)! Sin piedad.— !

En 1970 se comienza acelerar los acuerdos y en al primavera se organiza un vuelo de familiarizaron a la Patagonia en un G-II de la Ia.Brigada Aerea , con funcionarios de la FALKLAND ISLASND COMPANY (FIC) y de la tesorería del Gobierno de Ocupación.

La comisión esta compuesta por el primer secretario de la Embajada del R.U. en ARGENTINA , el Gerente Colonial de la FIC el Tesorero del Gobierno , el Capitán del buque DARWIN de la FIC y el SUBPREFECTO LASALVA (PM) , y se recorren los puertos desde MADRYN hasta RIO GALLEGOS .

La posibilidad de un enlace vía aérea entre COMODORO RIVADAVIA y STANLEY había sido presentado por medio de un articulo del BUENOS AIRES HERALD del 30 de Agosto de 1969 (Director de LADE Brig. W. PASTOR - director del diario ROBERT COX y cronistas BONNIE TUCKER) en el se relata la historia de LADE y de la posibilidad de vuelos a las islas que se conectasen con la red LADE-SUD.

Esto fue sugerido por el Com. Medico DEL INTENTO después del aterrizaje del DC-4 de Aerolíneas Argentinas secuestrado.

Ya la FALKALND ISLAND COMPANY (FIC - ANEXO 4) estaba buscando la posibilidad de vender al DARWIN por antieconómico (cosa que hizo a una naviera Griega , y hasta 1980 navegaba en el mar EGEO) alegando que estaba ya en condiciones irrecuperable.

(-agregar lo referente a los costos de operaciones de la nave que consta en el libre del Com. QUELLET -)

El.....ya realizándose los vuelos del ALBATROS se dispone un vuelo con una comisión mixta RREE y C y FAA para analizar sobre el terreno las posibilidades reales de servicios regulares de FOKKER F-27 a STANLEY , la comisión es presidida por el Secretario de la CARLOS LOUGE y el Coronel Luis Gonzalez Balcarce por el palacio San Martín y por el Comodoro .....Degan Lob y los mayores Carlos Bloomer-Reeve y Luis Remorino por el Comando En Jefe de la F.Ae..La comisión permanece dos semanas y es atendida con gran preferencia en STANLEY , se ubica un predio para construir la pista provisoria de paneles de aluminio y se acuerdan los apoyos que dará la Gobernación de Ocupación , se acuerdan edificios y posibilidades de uso del muelle de las FIC también las normas operativas y las formas contables.

El espacio mas apto para construir la pista provisoria que se [illegible]ubico , fue en el camino al faro PEMBROKE , pero el espacio que se considero , con asesoramiento del superintendente de obras publicas no contaba con un camino reconocible , solo una huella transitable para vehículos LAND ROVERS con tracción en las cuatro ruedas, la base tenia la ventaja de ser arenosa y con poca turba.

El espacio que evalúo el Mayor REMORINO ,- ingeniero aeronáutico - especialista en infraestructura solo permitía una pista de 600 metros de longitud y requería hacerse trabajos de importancia para alcanzar los 750 metros que requería las tablas de performance de los FOKKER F.27 , pero no hubo opciones a pesar de recorrerse mas de 7 lugares, algunos distantes de STANLEY y sin caminos.

La pista no podria tener mas de 30 metros de ancho , lo que fue una limitacion para aterrizajes con vientos cruzados y arrachados , que es la situación normal de operación.

El Mayor Bloomer-Reeve se ocupo de los acuerdo operativos para los servicios regulares de LADE SUD , de la moneda a utilizar , de la instalación de la agencia , de la transferencia de pasajeros a otras lineas de cabotaje e internacionales, de la función de la base y de las comunicaciones irrestrictas , del personal local a contratar y de las viviendas que se necesitarían

Mientras el grupo de RREE y C daban forma a las proposiciones y trataba el uso de un documento llamado CERTIFICADO PROVISORIO (TEMPORARY CARD) que solo se emitiría en el Palacio SAN MARTIN y en LADE en STANLEY , con esta argucia se evitaba el usos de pasaporte en un espacio territorial Argentino..

El Comodoro Degan Lob constato que el apoyo local era absoluto y el interés de que los servicios se inicieran era total por parte de la FIC - que tenia una autoridad manifiesta - y por parte del Gobierno de Ocupacion , signo de que la necesidad de nuestra presencia era urgente.

La población ya esta endeudada con la F.Ae. por el eficiente servicio de los ALBATROS , único enlace con el exterior desde la suspensión de los viajes de la Motonave DARWIN.

El primer vuelo regular en FOKKER F-27 fue el 15 de NOVIEMBRE de 1972 , siendo el piloto el Jefe de Escuadron Vicecomodoro .....Barcala , una comisión presidida por el Brigadier. Donato (?) Bortot inauguro los servicios en nombre de la F.Ae.

Ya estaban en funciones el Vicecomodoro Cesar De La Colina y el supervisor Mario Sassi destinados a STANLEY.

Un detalle que siempre fue cuidado de los pilotos de los servicios a STANLEY era que los costados y las cabeceras de la pista no fue posible consolidarlo y si las ruedas salían de la pista se enterrarían .

La información meteorológica local siempre fue excelente a cargo de el pronosticador DANIEL BORLAND -ex RAF durante la II GM , hombre que desarrollo una gran amistad con las tripulaciones y con la jefatura del SERVICIO METEOROLOGICO NACIONAL, estuvo en servicio hasta el 07 de Abril de 1982.

Al finalizar los servicios del escuadron ALBATROSS el Gobernador de Ocupación presento a cada tripulante un certificado de reconocimiento por parte de la población que reza "...como tributo a su coraje y pericia para mantener un enlace aéreo regular entre Comodoro Rivadavia y Stanley a través del severo invierno de 1972 ". (ANEXO 5) que firmado por el Gobernador de ocupacion es testimonio del peso del servicio para las ISLAS.

CAPITULO 1.
ANEXO 1 - POBLACION

LA POBLACION QUE SE DESCRIBE ES LA QUE CORRESPONDE A LAS ISLAS MALVINAS HASTA 1982 CON ACLARACIONES PARA ACTUALIZAR LA INFORMACION Y AJUSTARLA A LA ACTUALIDAD.

La población de las islas esta estabilizada , desde la IGM entre 2000 y 2400 personas entre nativos y expatriados ,- termino con que los británicos designan a los contratados de el común wealth que se radican para cumplir funciones jerarquizadas, ya sea al servicio de la corona (superintendentes, médicos , enfermeras , dentistas , veterinarios, jefaturas de departamentos, asesores , profesores locales , maestros ambulantes de la zona ganadera, pilotos etc.) ,para administrar , como gerentes establecimientos ganaderos de terratenientes ausentes o en la estructura de la FALKLANDS ISLANDS COMPANY en diversas tareas y finalmente como funcionario de organizaciones científicas como la EUROPEAN SCIENTIFIC RESAERCH ORGANIZATION (ESRO).

La población se distribuye en forma mas o menos igual entre la aldea capital -800/900 personas y en el interior llamado CAMPS , que procede del castellano CAMPO y es heredado de la época del trabajador gaucho y chileno del sud.

Cada CAMP es un establecimiento de ganado lanar que se dedica a la exportación de lana al mercado de LONDRES que es un monocultivo.

Cada establecimiento configura una pequeña aldea con casas cercanas, un negocio de varios ramos, quizas una sala de primeros auxilios que es responsabilidad , normalmente , de la esposa del gerente. Algunas tienen una reducida capilla y una sala de reunión donde se da películas que circulan por medio del avión de gobierno (F.I.GOVERMENT AIR SERVICE) que también traslada la correspondencia y en algunos casos la entrega es por lanzamiento.

Cuantos camps existen?

De la cabecera del CAMP dependen varias familias y los puestos de los ovejeros - cada vez en menor numero - que atienden todas las tareas de mantenimiento y reciben ayuda solamente para la esquila y preparación de las BALAS de lana , la ayuda es normalmente de un equipo de esquiladores que proceden del continente , en particular de el sud de CHILE.

Se cultiva algunas legumbres , tales como papas , nabos , frutillas , coliflor etc. que se consume localmente y el exceso se remite a STANLEY en general sin fines de lucro.

El alimento es exclusivamente oveja aunque hay posibilidad de comer carne vacuna si se desea, también hay ganado caballar en reducido numero y perros ovejeros muy controlados por problemas de salud.

La instalación se conecta con STANLEY por radio en frecuencia de radio aficionado y tiene un horario fijo para consultas medicas diarias con el hospital .

Un maestro pasa cada dos o dos y medio meses por el lugar donde se concentran los chicos que están en los primeros años y reciben clase durante dos o tres semanas, estos profesores dejan deberes por el tiempo ausénte , y el cumplimiento de estas tareas queda a cargo de una madre o de la esposa del administrador.

El nacido en las islas es llamado KELPER que quiere decir alga , es mas bien algo ofensivo, aunque la costumbre hace que sea aceptado y después de 1982 es un apelativo apreciado.

Hasta 1982 el habitante natural del archipiélago tenia un estatus colonial dentro del COMMON WEALTH similar a otras colonias , no podían ingresar a INGLATERRA sino como turista y solo podían emigrar si eran descendientes de ingleses con menos de tres generaciones .

(Esta situación fue modificada después de 1982.)

La mayoría de los KELPERS descienden de escoceses, irlandeses y galeses - en ese orden- con una minoría de chilenos, noruegos y aun argentinos.

De la población total un 15 % fueron tradicionalmente expatriados (actualmente el porcentaje llega a 20 %) sin tomar en consideración las fuerzas armadas.

El expatriados , que se radica por un tiempo definido por contrato y renovable , tiene un salario reservado que depende de la necesidad que tienen de la especialidad, así una enfermera jefe puede estar mejor remunerada que un medico .

Al desembarcar entran a un estamento diferenciado y superior a la mayoría de los nativos.

La población nativa es tipicamente isleña, vivían casi aislados del mundo exterior hasta que LADE comienza sus servicios regulares.

Sus referencias exteriores eran por películas o videos y los niveles mas populares solo viajan al exterior por razones de salud , en particular a COMODORO RIVADAVIA - al hospital ALVEAR de YPF o a BUENOS AIRES al hospital británico.

La pirámide humana esta desequilibrada con una mayor proporción de mujeres que hombres, los ancianos residen en un sector del hospital de STANLEY si carecen de vivienda propia.

La movilidad social es casi inexistente y no hay canales de ascenso libre dada lo reducido de la sociedad.

Están obligados a una intensa convivencia y tratan , en general , de alguna forma de ser reservados ante desconocidos sabiéndose vulnerables a comentarios y criticas.

No existe interés en la competencia , están normalmente satisfechos con su ROL y ESTATUS .

Prefieren la seguridad al progreso .

No hay desocupados o vagancia , ni excesos de trabajo ni horarios extendidos excepto ante alguna emergencia o en periodos de esquila y embarque.

La juventud que es ambiciosa elige emigrar a otras islas AUSTRALIA y en especial NUEVA ZELANDA donde existe una comunidad de KELPERS que los ayudaran a integrarse(ambos gobiernos cerraron la emigración de malvinenses en 1981)

El KELPER es sumamente honesto , trabaja con tiene cierta creatividad para improvisar soluciones.

Pero es desconfiado a los ajenos a su circulo de pertenencia.

Chicas jóvenes para escapar de la monotonía suelen contraer matrimonio con los infantes de marina del GRUPO 8901 , y muchas se divorcian al poco tiempo de estar en INGLATERRA pero no regresan a las islas.

En todas las familias están emparentadas entre si , en todo empleo o empresa se trabaja entre hermanos , primos , padres o cuñados lo que complica notablemente el ejercicio de la autoridad.

En este cuadro se comprende la necesidad del expatriado.

Hasta 1972 todo lo exterior se demora por un mes, cada treinta dias se recibe o remite correspondencia que no sea telegrama , alimentos frescos , medicinas o familiares , y cada treinta dias se puede viajar a MONTEVIDEO por razones de salud .

El viaje se hace en el DARWIN propiedad de la F.I.C. que solo cuenta con 14 plazas.

En periodo de esquila los viajes se duplican,

Una vez por año recibe el combustible por un buque tanque de la FLOTA AUXILIAR de la ROYAL NAVY y en periodo de campaña antártica llega el buque polar H.M.S. ENDURANCE de la ROYAL NAVY y las naves de la BRITISH ANTARTIC SERVICE los HMS BRANSFIELD Y BISCOE.

Cada tres y cuatro meses se recibe un barco fletado por la FIC con abastecimiento para los mercados que también retira para el mercado de LONDRES balas de lana , todos carecen de comodidades para pasajeros.

El nativo es culturalmente limitado pero todos tienen a su disposición bibliotecas circulantes y cuenta con una biblioteca central en STANLEY amplia que es atendida por voluntarias.

Su pasatiempo mas habitual es el PUB y las competencias de DARDOS , donde se observan los horarios de LONDRES.

Los mas activos practican SQUASH y BADMINGTON (???)

El FOOTBALL es practicado ocasionalmente y es difícil encontrar espacio para una cancha de que no este ladeada.

Una vez por año , entre el 29 de DICIEMBRE y el 01 de ENERO se corren carreras de caballos en el hipódromo local , que es el gran acontecimiento y se trasladan caballos del interior en cualquier medio , un buen numero de estos caballos son de origen ARGENTINO donados por la DIRECCION DE REMONTA del EJERCITO .

Los niveles superiores de la población y los expatriados son socios de un club COLONY donde solo participan varones excepto un día por semana en que pueden concurrir las damas.

Todas las semanas hay dos o tres reuniones de smocking o tuxedo en un circuito que no exceden de 50 personas en STANLEY que se amplia cuando hay visitas de los gerentes ganaderos mas importantes o visitas del exterior.

En este cuadro de relaciones se configura un habitante tímido con los externos . Las costumbres y los valores de los MALVINENSES no son comparables con los del continente excepto en algunos aspectos , con otras islas de Argentina Continental.

Se mueve con dignidad (excepto cuando no sobrio) orgulloso de ser isleño y de su forma de vida , se siente que vive en una democracia limitada y protegida , la autoridad lo trata con cierto paternalismo dentro de las formas tipicamente coloniales.

El grupo militar , PARTY 8901 de ROYAL MARINES , que se renueva en el H.M.S. ENDURANCE fue instalado después del aterrizaje del DC-4 de AEROLINEAS ARGENTINAS y la relación con la población no siempre es buena.

MÁS REFRENDADAS

La normalización de los vuelos regulares de LINEAS AÉREAS DEL ESTADO con vuelos en FOKKER F-27 en la pista provisoria y con vuelos intercalados de FOKKER F-28 después de la inauguración de la pista definitiva , cambio radicalmente la vida del isleño , sus costumbres y aun sus hábitos alimentarios.

El cuidado de la salud mejoro notablemente y los beneficios económicos se notaron de inmediato.

Aun en esta situación las formas de vida se mantuvo y los valores personales no se alteraron.

Producida la recuperación de las ISLAS por nuestro país, el GOBIERNO MILITAR busco constantemente que la seguridad social de la población se mantuviese las GARANTIAS que había prometido en NACIONES UNIDAS el ministerio de RELACIONES EXTERIORES y CULTO fuesen respetadas.

CAPITULO I /
ANEXO 2

PERSONAL DE FUERZA AEREA DESTINADO A MALVINAS

CARGOS; MIEMBRO DE LA JUNTA CONSULTIVA ESPECIAL RESIDENTE
JEFE L.A.D.E.
DEPENDENCIA DE FUERZA AEREA ARGENTINA
RELACCIONES EXTERIORES Y CULTO
JEFE DE BASE LADE
GRADO VICECOMODORO EN EL 1er Y 2do AÑO

JEFE DE BASE LADE
CATEGORIA SUPERVISOR

AUXILIAR DE COMUNICACIONES
GRADO SUBOFICIAL AYUDANTE O PRINCIPAL.

AÑO	OFICIAL	JEFE DE BASE	AUXILIAR
1972/3	CESAR DE LA COLINA	MARIO SASSI	
1974/5	CARLOS BLOOMER-REEVE	MARIO SASSI	JORGE SOSSA
1976/7	RODOLFO CARNELLI	MARIO SASSI ....GOMEZ ?	?--
178/79	EDUARDO JULIAN CANOSA	?	?
1980/1	HECTOR RICARDO GILOBERT	?	?
1982 -	GAMEN	?	?

CAPITULO 1.
ANEXO 3 - PAGINA 01
CARACTERISTICAS GEOGRAFICAS DEL ARCHIPIÉLAGO

UBICACION

El ARCHIPIÉLAGO de MALVINAS esta ubicado en el ATLANTICO SUR a 500 Kilómetros al ESTE de ARGENTINA CONTINENTAL , se extiende desde los 51o 00" a los 57o 30" de latitud SUR y desde los 57o 30" y los 61o 30" de longitud OESTE con una superficie expuesta de aproximadamente 12.000 Kilómetros cuadrados.

Esta constituido por mas de 230 islas e islotes , dos islas son la base del archipiélago , SOLEDAD de 500 Kilómetros cuadrados y GRAN MALVINAS de 350 Kilómetros cuadrados.

Están separados por un estrecho que varia en su ancho de 4 a 29 kilómetros.

Sus costas son accidentadas y dentadas , en sus aguas están registrados mas de 250 naufragios - sin tener en cuenta los hundimientos de 1982.

CLIMATOLOGIA

Las islas tienen un clima frío no extremo , con vientos predominantes del sector OESTE producto del efecto de los frentes que la atraviesan.

Tiene una media anual de 6,2o C con una máxima absoluta de 20o C y una mínima absoluta de -11o C.

Casi carece de dias calmos completos . con una media de 17 Kilometros por hora (9,2 Knots) que provoca una sensación térmica molesta. Dias completamente calmos (menos de 3 Kilómetros por hora de viento) no exceden de 2 por año .

La precipitación pluvial anual es de 688 mm. al año y afecta a las islas unos 220 dias por año., la lluvia tiene característica de ser intermitente.

Dias completos despejados son casi desconocidos.

Nieva unos 60 dias y puede producirse en cualquier época.

El otro factor determinante de el clima es la humedad , normalmente alta y puede llegar a 90% por largos periodos.

El 15% de los dias se sufre nieblas o neblinas que pueden ser de larga duración siendo normal una persistencia de 72 horas.

ASPECTO GENERAL

La impresión general que se recibe en un vuelo a media cota , en las dos islas básicas , es de un terreno de suaves ondulaciones con cauces de ríos pequeños de poco cauce y extensas zonas anegadas.

Las formaciones montañosas no exceden de los 700 metros de altura.

Carece de arboles que no fuesen plantados por sus habitantes , que han creado pequeños bosques (la F.Ae.A. dono , junto con el vivero JAVELIN (¿¿¿¿) dependiente del INTA , 250 pinos en 1975 que se repartió entre los establecimientos de campo y el gobierno de ocupación).

CAPITULO 1.
ANEXO 3 - PAGINA 02
CARACTERISTICAS GEOGRAFICAS DEL ARCHIPIÉLAGO

Las masas rocosas son de cuarzo , arcilla esquitosa que puede llegar a profundidades notables (mas de 7 metros en la zona donde YPF construyo la planta ANTARES II -)

La superficie esta esta cruzada en diversas direcciones por ríos de piedra y se escucha correr ríos subterráneos apoyando el oido en la superficie en diversas zonas.

El suelo de las islas es en la mayor parte formado por turba, es de poca antigüedad ya que en las capas de arcilla debajo de ellas se han encontrado huesos de aves ,se estima son del periodo post glacial y los restos encontrados sugieren que esta aun en formación. Sobre la turba se desarrolla una cama vegetal , tiene un gran contenido de agua, y la profundidad llega en algunos puntos a 14 metros.

La turba se utilizo hasta 1983 para calefaccionar y cocinar en casi todas las instalaciones del interior y de STANLEY aunque en la ciudad desde la llegada del GAS DEL ESTADO muchas viviendas disponían de artefactos de gas.

Con anterioridad a la llegada de GAS DEL ESTADO en contadas casas se utilizaba gas de garrafa importada por el argentino residente R. REID.

La preparación de la TURBA para calefaccionar o cocinar es una ocupación que requiere mucho tiempo y solo en isleños se puede concebir.

El corte de panes de turba se realiza en un periodo determinado del año , cuando hay menor humedad , que la primavera avanzada , el corte y el almacenamiento es en panes similar a un ladrillo , cada casa promedio de 4 habitantes requiere por año unas 140 a 165 metros cúbicos cortado húmedo , que se reduce apreciablemente una vez secado en el terreno inicialmente y en la turbera o peat house posteriormente . Esta esta construida de madera de forma de permitir el paso del viento.

Se intento hacer la cosecha con maquinaria sin resultado.

Estos yacimiento de TURBA pueden provocar deslizamientos que llegaron a tomar una velocidad de 7 Kilómetros por hora cuesta abajo.

FITOFORMACIONES

Originalmente la superficie de las islas estaba cubierto por una "graminea" llamado TUSSAC (POA FLABE LLATA ¿¿) que llega a mas de tres (3) metros de altura que hizo confundir a algunos navegantes , es un gran alimento para ganado , pero se esta extinguiendo rápidamente , aun es el alimento único en las islas en que existen vacas salvajes.

Se cultiva con éxito la papa (de un sabor particular muy agradable y c distinta a la del continente).

Otros cultivo es el nabo, la frutilla , y el apio ninguno en forma comercial , casi todas las casa tienen un pequeño vivero donde se cultivan flores y algunos vegetales.

El ganado lanar se alimenta de pasturas naturales en un terreno en general accidentado con desniveles y quebradas (factor determinante de la selección de especies que no requieren esquila de la lana que cubre los ojos).

No se desarrollan mejoras de pasturas notables y las praderas sufren un deterioro progresivo por abuso de uso ..

Las costas están cubiertas de algas (cachiyuyos en términos navales) a poco nivel de la superficie (existe un laboratorio instalado por la ALGINATE INDUSTRIES para estudiar la posibilidad de explotación comercial en Stanley , cuyas conclusiones fueron desalentadoras, el laboratorio continua en uso y está a cargo del Ingeniero Fred GOOCH en cuyo domicilio se instalo el centro de comunicaciones de la F.Ae.A.).

ZOOLOGIA

El único animal cuadrúpedo que existió originalmente en las islas fue el zorro o WARRAH que se extinquio al iniciarse este siglo , (su origen es probable sea fuequino y producto de cruzas de diversos animales, se han descubierto canoas de fuequinos aunque no se en contraron restos humanos)

La riqueza es de especies marinas , se han detectado mas de ochenta (80) pescados de mar de los cuales cuatro o cinco son de interés (4 - 5) y de río de interés la trucha es la principal (sembrada en la zona del RIO MALO).

Se encuentran numerosos invertebrados como el CANGREJO (PARALOMUS) en algunas zonas centolla y langostinos y KRILL.

Las AVES existentes (que eran protegidas en 12 santuarios que actualmente se incrementaron en numero) son muy importantes , DARWIN en el año 1833 y 1834 detecto veinte (20) especies, en 1861 un OBSERVADOR DE PAJAROS el Capitán ABBOT registro cuarenta (40) especies y en 1916 una comisión de Museos de EEUU de N.A. registro cuarenta y dos (42) especies , las ultimas investigaciones hace que se detectasen sesenta y dos especies (62) muchas de ellas procedentes de el continente y traídas por fuertes vientos sostenidos.

En las aguas circundantes se encuentran numerosas colonias de delfines.

Periódicamente se encuentran ballenas que embisten las costas y mueren por algún factor desconocido aun.

Loa pingüinos son numerosos y están protegidos por la población y son los mas observados por expediciones científicas (Chinstap , emperador - que aparece ocasionalmente - , el King , en numero reducido , el de Erect crested , el Gentoo , el Macaroni , el Magallanico , y el Rockhopper que es el mas común).

CAPITULO I.
ANEXO 3 - PAGINA 04
CARACTERISTICAS GEOGRAFICAS DEL ARCHIPIÉLAGO

FINALMENTE , las islas fueron durante mucho tiempo asentamiento de cazadores de focas de origen francés y estadounidenses , algo similar a GEORGICAS DEL SUD , se tiene conocimiento que en el año 1784 se llevaron de las islas 13.000 pieles de foca solo de una estación .

La exportación se hacia principalmente a CHINA

Esta actividad se complemento con la explotación de elefantes marinos .

La época de esplendor de la industria fue en los primeros años del siglo pasado en que se pudieron contar hasta catorce (14) naves trabajando en las Malvinas y se registro en siete (7).años una producción de tres millones de cueros (3.000.000)., hasta que comenzó a declinar la producción en la época de el Gobernador Vernet.

Esta actividad se complementaba con la producción de aceite de foca y de pingüino en forma paralela a la actividad de Geórgica Del Sud..

Esta cifras solo se dan para conocer el potencial de riqueza de las islas para la época de la usurpación violenta.

Posterior a la ocupación inglesa se intento también la exportación de GUANO sin éxito comercial.

En la actualidad elefantes marinos y focas se encuentran en las costas Leopardo marinos , Elefante marinos y Leones marinos en forma regular.

La supervivencia de la fauna tiene su protección natural en la baja densidad de población y la falta de animales sueltos como puede ser el perro , pero a partir de 1984 , cuando el latifundio da origen al minifundio la situación tiende a variar.

FALKLAND ISLANDS

Presented to the members of

THE ARGENTINE AIR FORCE ALBATROSS SQUADRON

by the people of the Falkland Islands

as a tribute to their courage and skill

in maintaining a regular air link

between

COMODORO RIVADAVIA and STANLEY

throughout the severe winter of 1972

Governor of the
Falkland Islands

Perso - n2L

MDP - Febrero 13 - 1996

Estimado colega

Acá paro transitoriamente, me encontré con algunas dudas, mañana me reúno con el Coronel Gonzalez Balcarce en MADARIAGA donde tiene su campo para exprimir lo que puedo de sus recuerdos.

Desde 1970 esta en este tema.

Hay un capitulo II " ALAS ARGENTINAS EN EL ATLANTICO SUR que esta fuera de lugar.

CREO QUE ESTA FUERA DE CONTEXTO Y MEZCLA DOS TEMAS DE DISTINTO VALOR , DONDE HAY OTROS PARTICIPANTES , OTROS RIESGOS Y OTRAS VIVENCIAS,

INCLUIRIA anexos referentes a MALVINAS que sean aclaratorios y hagan a la información que podemos poner a disposición como :

a) Un anexo sobre la población de 3 a 4 carillas.

b) un anexo sobre la morfología del terreno extraído de el informe de la SOCIEDAD CIENTIFICA ARGENTINA y del DERROTERO NAVAL - no mas de tres carillas.

c) un anexo sobre la política de expansión del imperio británico y la utilización de la ARMADA inicialmente y luego de la ROYAL NAVY , unas 6 o 7 carillas - eso lo podrían preparar en la DEH.

Esto lo envío hoy por la tarde.
Me demore unos dias para el embarque por que estaba en proceso de liberación de los nietos.

MUY ATENTAMENTE

CARLOS BLOOMER-REEVE
BRIG. (R)

Tit. I
Cuadernillo
Especial

PROYECTO DEL CAPITULO 1 ANTECEDENTES HISTORICOS

SIENDO LA BATALLA AEREA DE MALVINAS UNA CRISIS EN UN CONFLICTO AUN NO SOLUCIONADO , Y ESTANDO COMPROMETIDO EN EL CONFLICTO UN TEMA DE SOBERANIA NACIONAL ES IMPRESCINDIBLE QUE SE TENGA UNA IDEA CLARA DE L

ANTECEDENTES QUE PROVOCARON EL CONFLICTO Y DE SU EVOLUCION.

POR ESTA CAUSA SE INCLUYE UN CAPITULO DE ANTECEDENTES HISTORICOS QUE AYUDA A UBICAR LOS DISTINTOS MOMENTOS HISTORICOS QUE ABARCA PERO QUE NO SON EN NINGUN CASO COMPLETOS.

A pesar de intensas investigaciones de distintos orígenes no se ha podido fijar la fecha de descubrimiento de las ISLA MALVINAS aceptada universalmente.

La causa básica son la falta de precisión de los medios de navegación de que los pilotos disponían para ubicarse y y la poca confiabilidad de algunos registros.

Los navegadores concurren a la zona , riesgosa en procura de un acceso a oriente al servicio de un REINO o en procura de una explotación comercial , en funciones de corsario o filibusteros y en la caza de grandes cetáceos marinos.

En muchos casos mantener el secreto favorecía la empresa en otros casos era lo contrario , registrálo al nombre del MONARCA favorecía la expansión del reino.

AÑO 1501-1502
AMERICIO VESPUSIO , Piloto Mayor del Reino de España, las avista en un polemico viaje como componente de la expedición Portuguésa de GONZALO COELHO

AÑO 1520
HERNAN de MAGALLANES las avista -y registra denominandolas SANSON aunque con errores de ubicación.

AÑO 1520
ESTEBAN GOMEZ desertor de la expedición de MAGALLANES con la nave SAN ANTONIO las avista , pero podría ser solo un registro de avistamiento de terceros.

AÑO 1540
Es probable que la INCOGNITA , nave de la expedición del OBISPO de PLASENCIA tiene el primer registro no discutido , no se conoce el nombre de la nave.

AÑO 1600
navegante holandes SEEBALD de NEEST con la nave GELOOF avis las islas y su testimonio es aceptado sin mayores reservas , el avistamiento fue registrado en cartografia posterior. Esta nave pertenece a la flota del almirante MAHU . El diario de abordo aporta una descripcion de las islas.

AÑO 1600 y posteriores
Las islas son lugar de desembarco de marinos de distintos paises entre los que se destacan el holandes SCHOUTON el filibustero ingles COOK , el capitan mercante ingles JOHN STRONG con su nave WELFARE que diera el primer nom,bre de FALKLAND al extrecho entre ambas islas mayores .

AÑO 1698 los franceses de la aldea de pescadores de SAINT MALO recalan en las islas mas de cien veces. La posicion de las mismas es conveniente para las expediciones pesqueras que buscan reabastecerse de aqua potable.

AÑO 1764
El Conde LOUIS ANTOINE de BOUGANVILLE gestiona y obtiene un apoyo de la corona francesa para colonizar las islas , se construye un fuerte y se establece una poblacion permanente.

Ordenes Reales
ordenando a Bs As. ubicar asentamiento Ingles.

Acto sequido España reclama ante Francia y tras largas tratativas la corona francesa reconoce la soberania española y entrega las islas tras el pago por parte de la reclamante de una indemnizacion al Conde de BOUGANVILLE.

AÑO 1767
España designa al Capitan de Fragata FELIPE RUIZ PUENTE capitan del puerto.

AÑO 1765
Inglaterra envia una expedicion para establecer una colonia al mando del Comodoro JOHN BYRON , bautizando el punto de desembarco Puerto Egmont , no se realiza asentamiento humano.

AÑO 1769
La Gobernacion de BUENOS AIRES dispone la expulsion de los britanicos que se encuentran en las islas Malvinas el 10 de Junio , lo que dio origen a un prolongado conflicto que compromete a España, Inglaterra y aun Francia.
Los Ingleses abandonan las islas bajo protesta despues de realizar una resistencia para salvar su honor.

No está claro lo q' pasó
- expulsión
- negociación
- retorno
- desocupación

La salvada del honor está en que hay abandono después de un retorno tras la expulsión.

[redacted]a 03

[redacted] 1767 hasta 1810

[redacted]e 1767 hasta 1810 en MALVINAS se desempeñan 20 gobernadores españoles con sede en PUERTO SOLEDAD y se instituyo un presidio militar.

En 1811 se evacuo el efectivo y desde la revolución de MAYO de 1810 el archipiélago pasa a depender de las Provincias Unidas del Río de la Plata. como herencia natural de España.

En forma habitual fue refugio de cazadores de lobos marinos de origen británico , estado estadounidense y criollos.

En 1820 vuelven a ser ocupadas y se otorgaron concesiones para la explotación ganadera.

AÑO 1829

Inglaterra protesta la creación de la COMANDANCIA POLITICA MILITAR de Malvinas y reclama derechos de soberanía propia ignorando antecedentes negativos a la demanda.

Para Inglaterra , en plana formación de su Imperio, las islas permitía disponer a sus flotas , mercantes o navales , un estación para reparar las naves que procedían del cruce de el Estrecho de Magallanes desde el Pacifico o que se disponían a ingresar al Pacifico.

Ademas era un punto de apoyo estratégico , el único en el extremo sur del continente .

Mientras, la gobernación de Malvinas evolucionaba constantemente llegando en época del gobernador VERNET a una población estable de 120 personas entre criollos y extranjeros, llegando albergar hasta 300 personas en épocas de pesca y explotación lobera.

En ese periodo hace escala el BEAGLE con su capitán FITZ ROY abordo y su tripulante científico CHARLES DARWIN.

El progreso de la comunidad era sostenida hasta la reacción de EEUU en que la LEXINGTON , bajo el mando del Capitán SILAS[redacted] DUNCAN entra en la bahía bajo bandera francesa , ocupa y destruye las instalaciones , [redacted] el marino actúo sin autorización de su gobierno y en protección de loberos de su país.

A partir de ese momento se precipitan acontecimientos negativos.

El gobierno de BUENOS AIRES dispone que la GOLETA SARANDI al mando del Tte. Coronel PINEDO se traslade a PUERTO SOLEDAD y reponga al Jefe Militar, designadose al Mayor ESTABAN MESTIVIER , que es asesinado por la tropa insubordinada.

Al regreso de una navegación a Tierra Del Fuego , PINEDO repone la autoridad

El o2 de Enero de 1833 fondea en la bahía la corbeta inglesa CLIO al mando del Capitán ONSLOW e intima a los a PINEDO a desocupar las islas.

El comandante de la SARANDi inicia los preparativos para la resistencia con la tripulación y aun los presidiarios , pero desiste ante la negativa de la tripulación , en su mayoría inglesa , de combatir contra sus connacionales aunque se comprometen a cumplir las ordenes del comandante.

Pinedo se retira sin ofrecer resistencia y deja una protesta formal.

¿Comprobar al encuadre de Pinedo — Muñoz Azpiri lo Tatabien?

98 Resumen y

Conclusión 1ª Etapa S.16 al 19.

1º) Si bien no se puede determinar con exacti-
tud el descubrimiento, la posibilidad
es que no haya sido un Inglés el 1º, sino
Español, portugués u Holandés.

2º) Los primeros en ocupar/colonizar fueron
los franceses con respecto a la Isla Soledad
en (1764)

3º) Los ingleses colonizaron Pto Egmont en la
Isla la Gran Malvina, nunca en la Soledad
¿AÑO?

(65) 1767

Isla Trinidad

4º) Los españoles obligaron a los franceses a
retirarse de SOLEDAD y Francia reconoció sus derechos
¿1767?

Expulsión 1770
Convenio 1771
reocupa 1771
se van 1774

5º) Los ingleses abandonan Gran Malvina
luego de negociar la "forma" de restituir
a España la isla luego de haber sido ini-
cialmente expulsados. (JUN 769?)

6º) España a través del Gob. de Bs As. ejerció sus derechos por la
fuerza pues contaba con el poder sufi-
ciente y controla AMBAS ISLAS desde 1769 hasta 1810

7º) España abandona en 1811, pasando a de-
pender del gobierno de Bs As ahora como sede
del gobierno de las Prov. Unidas del Río d. l Plata

8º) A partir de 1820 la autoridad del Gno Bs As.
otorga concesiones de explotación ganadera, e-
jerciendo su soberanía
practicando un hecho de ejerci-

9º) En 1829 GB protesta un hecho de ejerci-
cio político de BsAs. sobre MLV.

10º) Luego de una intervención armada privada
norteamericana por intereses comerciales, GB
expulsa al gobernador argentino y pobladores en 1833 e instala la

A INGLATERRA

[redacted]IO y su escolta TYNE zarpan de regreso y se desarrolla en las islas un estado caótico con asesinatos que se normaliza con el arribo de una nueva nave británica.

Estos acontecimientos se producen con posterioridad al reconocimiento por parte de la corona británica de la independencia nacional.

La posesión de las FALKLAND ISLANDS no fue recibido con apoyo total en LONDRES, los intereses comerciales recomendaban no alterar las buenas relaciones con BUENOS AIRES y muchos voceros importantes recomendaban abandonar la pretensión inmediatamente.

Un verso anónimo de la época nos señala la opinión que LONDRES tenia de las FAKLAND . ?

(incl[redacted] en el libro "the FALKLAND ISL[redacted]kell , Maling y Cawkell -1960)

Un desarrollo incipiente de la colonia , ya en poder de los británicos , se inicia con el Capitán RICHARD MOODY que dio forma al gobierno colonial y cambia el asiento de la administración de PUERTO SOLEDAD a la Bahía STANLEY en 1842.

También se instalan en esa época los primeros colonos permanentes , pensionistas de Infantería de Marina y de Ejercito de origen irlandés y escocés.

La primera industria fue lógicamente la reparación y abastecimiento de grandes veleros mercantes y balleneros.

En las costas de el archipiélago están registrados 250 naufragios, varios de bandera nacional .

En 1842 ingresa a las islas el empresario FISHER LAFONE y le sique la FALKLAND ISLANDS COMPANY.

Como historia paralela , en la isla Elefante (PEPPLE) en el año 1884 se inaugura la PATAGONIAN MISIONARY SOCIETY que preside el Comandante GARDINER , desarrolla trabajo misionero en la zona sud nuestra y fallece de inanición en la isla PICTON en 1850 , rechazado por los indios.

En 1858 se trasladan a la mision en las MALVINAS a varias familias indigenas , entre las cuales se encuentra el famoso JENNY BUTTON con muy pocos éxitos y alguna violencia.

De ahí procede el misionero THOMAS BRIDGES que confecciona el primer diccionario YAMANA ,(con 32.000 palabras), el hijo de este es LUCAS uno de los primeros colonos de Tierra Del Fuego.

El gobernador de SANTA CRUZ , Sargento Mayor de marina CARLOS MOYANO , después de una navegación de exploración a las ISLAS contrae matrimonio con una isleñas , ETHEL TURNER y promueve la emigracion de varias familias con sus majadas a SANTA CRUZ.

También PUERTO STANLEY es escala OBLIGATORIA EN los viajes de abastecimiento que la empresa BALLENERA ARGENTINA NORUEGA realiza a GEORGIA DEL SUD.

ÉTAPA ~~Desde~~ Siglos 16 al Siglo 19

Conclusiones esta ETAPA

Colonia ~~que~~ actual.

Conclusiones

1º) Los antecedentes señalan una dependencia de MLV del ~~BS~~ Gno de Bs As desde puntos de vista jurídicos, legales, políticos y económicos y de integridad territorial (geográficos)

2º) La única razón de la existencia de la Colonia es la del ejercicio del poder sin posibilidad por parte de ARG (P. Un R. de la P) de oponerse por la fuerza a un acto de usurpación. Poder que sí tuvo España en un momento histórico, por lo que

3º) GB tuvo que postergar sus intereses de control estratégico ~~del pasaje~~ de las vías de comunicación marítima entre el ATLANTICO y PACIFICO y, ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ de parte del Continente Antártico.

3º) En oportunidad de una modificación de las selecciones de Poder y/o de los intereses de GB en el área producirá, indefectiblemente, un cambio de la situación

4º) Ello determina el análisis permanente de tal relación y de tales intereses para decidir las acciones adecuadas en cada OPORTUNIDAD conveniente.

[redacted] finalizar la II G.M. se establece el nuevo sistema [redacted]acional " LA ORGANIZACION DE NACIONES UNIDAS " y corrige las deficiencias del proyecto que surgiera despues de la I.G.M , " LIGA DE LAS NACIONES" .

En 1960 la ASAMBLEA GENERAL adopta una resolución (No. 1514) con el objetivo de acelerar los procesos de descolonizacion pero , de forma que no afecte la integridad territorial.

En 1964 , Septiembre , se examina con detención la cuestión de las ISLAS MALVINAS , uno de los 23 territorios que administra Gran Bretaña , y que se considera un caso típico de colonialismo.

Se invita a ambos gobiernos a entablar conversaciones pero el R.U. excluye toda discusión sobre la SOBERANIA.

En 1966 dicta NNUU la resolución No. 2065 en se que invita a [redacted] a proseguir sin demora las negociaciones , teniendo en cuenta debidamente los intereses de la población.

Estas conversaciones se mantienen en forma irregular , en el marco de las NNUU y donde INGLATERRA trata constantemente de limitar a niveles de conversaciones evitando comprometerse

El [redacted] el gobernador de ocupación , presionado por la población de STANLEY solicita que la F.A.A. evacue al farolero de HOOKER POINT gravemente enfermo para su internación en el Hospital Británico de buenos Aires, el traslado lo hace un UH-16 ALBATROS de la base TANDIL. [redacted]

En 1971 se concreta un ACUERDO de COMUNICACIONES basado en la declaración conjunta de BUENOS AIRES del mismo año.

A partir de ese momento el gobierno de BUENOS AIRES da comienzo aun programa de participación en la vida isleña basado en forma principal en la FUERZA AEREA ARGENTINA .

Hasta ese momento la incursión de la AVIACION ARGENTINA esporádica e incontrolada , un DC-4 de AEROLINEAS ARGENTINAS secuestrado había aterrizado en el HIPODROMO local que solo se utilizaba del 29 de Diciembre al 01 de Enero , el 29 [redacted]

El piloto civil FITZGERALD aterriza con un CESNA 182 y deja una bandera Argentina.

se producen algunos sobrevuelos de aviones de la F.Aerea y de la Aviación Naval en operaciones directas al Sector Antártico Argentino.

El aislamiento de la población local solo se puede cortar en los viajes mensualesles de la Motonave DARWIN que hace la linea de STANLEY a el puerto de Montevideo una vez por mes y en periodos de esquila dos veces por mes. (ANEXO ALFA) , esa nave era propiedad de la FALKLAND ISLANDS COMPANY.

Inicialmente Relaciones Exteriores y Culto proyecto con la F.Ae.A. que aviones ALBATROS comiencen un servicio temporario quincenal de enlace EL PALOMAR-COMODORO RIVADAVIA - STANLEY -COMODORO RIVADAVIA - EL PALOMAR.

El servicio se mantiene hasta tanto el GRUPO 1 de CONSTRUCCIONES construya una pista temporaria de paneles de aluminio que se adquiere en EEUU y que debía durar dos años y permitiría servicios regulares de FOKKER F-27 , años, mientras UK construía la pista definitiva en STANLEY , de 1.000 metros de cemento.

La pista provisoria opero 4 años tres meses.

Se dispone designar un Vicecomodoro del escalafon del aire que permanecerá dos años en su destino. Es designado MIEMBRO DE LA JUNTA CONSULTIVA ESPECIAL RESIDENTE y tiene dependiente de la Fuerza Aérea en lo referente a los vuelos y sus servicios a través de LINEAS AÉREAS DEL ESTADO y de RREE y C en lo referente a los temas que este le encomiende . (ana.02)

Como auxiliar se designa a un SUPERVISOR de LADE en la función de jefe de base y ademas de sus obligaciones especificas, promueve la venta de pasaje desde STANLEY a cualquier punto del mundo en particular en conexión con Aerolíneas Argentinas (el primer jefe de base es el Sr. SASSI que se desempeña cuatro años y seis meses en el cargo) .

Se designa a un SUBOFICIAL PRINCIPAL como encargado de los servicios de comunicaciones de la oficina , que mantiene enlace en BLU con TELETIPO con LADE y hace de operador de torre con las aeronaves en vuelo.

Este personal se traslada con su familia por dos años.

Asimismo se contrata personal local como auxiliares de oficina , atención de rampa , traslado de tripulaciones servicios de carga y otras tareas que se encomiendan.

El gobierno de ocupación asigna una vivienda para el oficial designado y cobra un alquiler de una moneda de cobre por año.

Se alquilan otras viviendas.

El local de LADE donde se asienta la estación de radio es cedida por el Gobierno local.

Posteriormente pasan a depender del Vicecomodoro administrativamente y como coordinador todo los que procede de Argentina Continental y regula el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto tales como las comisiones particulares , las comisiones de turismo, la comisión de construcción de YPF (70 operarios y equipamientos para construir ANTARES I y ANTARES II) , la comisión de GAS DEL ESTADO , las Profesoras de castellano que se designan para completar la dotación del colegio local., inicialmente el movimiento de las naves de TRANSPORTE NAVALES (Bahía Buen Suceso , Cabo San Antonio , Cabo San Gonzalo etc.) los buques tanques de YACIMIENTOS PETROLIFEROS FISCALES (B.T. FLORENTINO AMHEGUINO etc.)

Es tambien responsable de facilitar y coordinar las investigaciones de campo de la SOCIEDAD CIENTIFICA ARGENTINA etc.

Se instala un VOR para mejorar las posibilidades de operaciones.

Finalmente se construye una casa para el jefe de delegación y en 192 se estaba analizando la posibilidad de que el Grupo 1 de Construcciones construya un muelle privado para atracar petroleros frente a la estación de YPF ANTARES II.

1 △
A PAGINA 05 EN Puntos 1 y 2

[redacted]ORRESPONDE A LOS CIRCULOS " 1 " Y " 2 "

("1")

El FEBRERO de 1971 el gobernador de ocupación , presionado por la población de STANLEY , en particular por el comerciante argentino residente REID , solicito a la embajada en Buenos Aires que se evacuase al encargado del faro marino de HOOKER POINT , MATHEWS CONNAN para internarlo en el Hospital Britanico de Buenos Aires.

RREE y C gestiono ante la F.Aerea el traslado y el 15 un UH-16 ALBATROSS de la base TANDIL realizo el vuelo con escala en COMODORO RIVADAVIA amerizando frente a la ciudad.(tripulación el Mayor Quaglini y el Capitán CANO ,1er. Ten TAMAGNONE y el Cap. Medico ESCRIBANO), el evacuado falleció posteriormente en Buenos Aires.

("2")

Hasta ese momento los aterrizajes de aviones argentinos fue no programada, el 08 de Setiembre de 1964 un CESNA 185 , piloteado por el Piloto Comercial Miquel FITZGERALD aterrizo en un campo próximo a STANLEY , dejo a un isleño una bandera argentina , una proclama y regreso a Argentina Continental.

En 1966 el 08 de Septiembre un DC-4 de Aerolineas Argentinas , secuestrado por un comando nacionalista al mando de DARDO CABO aterriza en la pista hípica de Stanley y queda enterrado en la turba .Esa pista hípica solo se utilizaba entre el 29 de Diciembre y el 02 de Enero de cada año..El pasaje debió ser trasladado al continente en un buque de la ARMADA , lo secuestradores fueron internados en la cárcel de USHUAIA y el avión , despues de grandes esfuerzos , decolo a RIO GALLEGOS con tripulación mínima, al limite de combustible y aligerado por completo de asientos y complementos.

Entre el pasaje se encontraba el Gobernador de Tierra Del Fuego Contralmirante (R) GUZMAN y el secretario de salud de SANTA CRUZ Comodoro Medico (R) Del Intento.La información que estos aportaron fue invaluable , y dada su representación , fueron huéspedes en STANLEY del exgerente de la F.I.C. y ganadero presidente de la sociedad rural local FISOA (Falkland Islands Sheep Owners Association).

Por iniciativa del Comodoro DEL INTENTO se promueve un articulo en el BUENOS AIRES HERALD , director ROBERT COX , donde se sugiere vuelos regulares de LADE SUD entre COMODORO RIVADAVIA y STANLEY una vez construida.

Este articulo llega a MALVINAS y es presentada al GOBERNADOR por el gerente de la FIC y es discutida en el CONSEJO LEGISLATIVO.

ITULO 1 pagina 08

La ARMADA REPUBLICA ARGENTINA (ARA) interviene en el esfuerzo con los medios de superficie que le son naturales y dependientes de TRANSPORTE NAVALES.

La primera participación es la de trasladar la maquinaria los paneles y el personal necesario para construir la pista PROVISORIA de la F.AEREA en HOOKER POINT.

Traslada las maquinarias , los tanques y el personal para que YACIMIENTOS PETROLIFEROS FISCALES (YPF) construya "ATARES I " que servirá para abastecer de JP-1 (A-1) a los FOKKER F-27 .(la construcción la dirige el Capitán ....FERNANDEZ ex gobernador de Tierra Del Fuego).

Traslada la maquinaria , los tanques (17) aéreos de combustible y al personal para que YPF en 1974/5 construya "ANTARES II" , apta para deposito de los distintos fluidos (naftas, aeroquerosene, querosene) y con instalaciones de descarga desde muelle directo desde BUQUE TANQUE , una estación de servicio y un laboratorio. (el sistema de carga nunca se opero por que la FIC se negó a permitir la carga a través de sus muelles y se debió operar con tambores que implicaba un riesgo mayor).

Traslada los equipos para construir la planta de GAS DEL ESTADO y equipos para instalación domiciliaria.

Traslada para la FUERZA AÉREA los equipos para la reparación de la pista provisoria.

En 1974 la CORPORACION ARGENTINA DE CARNES (CAP) a través de su frigorífico CAP. DESEADO hace un acuerdo para exportar 16.000 ovejas a cercano oriente (gestión del ganadero CONRADO WISSER) y Transporte Navales embarca los ovinos en pie y los traslada a PUERTO DESEADO para ser faenados, la operación requirió cargar los animales en numerosos establecimientos ganaderos (esta operación fue exitosa, y cuando quiso repetirse vía PUNTA ARENAS después de 1982 fue un fracaso - estos animales son sacrificados por ser animales viejos cuya producción lanera no es de calidad, y se echa al mar unas 20.000 ovejas anualmente para preservar pasturas naturales.)

Estas tareas se hacen con la línea CABO SAN ANTONIO, SAN GONZALO etc. algunos de los buques disponen de grúas que facilitan la operación ya que el muelle FIC solo dispone de grúas livianas.

En una emergencia el TRANSPORTE ANTARTICO , BAHIA AQUIRRE hizo escala en PUERTO STANLEY para descargar 50 tubos de SUPERGAS .

El BUQUE "BUEN SUCESO" de la Línea VICTORY (diseño de la IIGM) hace un viaje trimestral con pasajeros desde USHUAIA y carga general (fue hundido después de la Batalla de MALVINAS por la ROYAL NAVY tras haberlo utilizado como alojamiento sin causa aparente).

En marzo de 1974 traslada entre la carga tres (3) veleros GRUMETES donados al CLUB JUVENIL por los clubes náuticos de USHUAIA y SAN ISIDRO (veleros que los expatriados deterioraron intencionalmente a pesar de el interés que ~~demostró la juventud~~ y debió ser devuelto a sus originales dueños).

Finalmente en 1980 RREE y C adquiere una nave especialmente adecuada para servir a las islas , el ISLA DE LOS ESTADOS que se asigna a TRANSPORTE NAVALES (este buque de mediano porte es hundido en la batalla de MALVINAS)

Se [illegible] con [illegible] lo [illegible]
[illegible]
[illegible]
Nº [illegible] [illegible] -
Debe Tener un cierre para prolijidad -
(¿ de Vds ?) ¡Sin piedad -!

BUENOS AIRES, de mayo de 1996.-

OBJETO: Elevar solicitud.

AL COMANDANTE DE OPERACIONES AEREAS.

FUERZA AEREA
Nº 2221703
ENTRÓ
SALIÓ 16-MAY-96

1. En mi carácter de Jefe del Servicio de Comunicaciones que operó en la zona de Puerto Argentino durante el conflicto del Atlántico Sur, en la Batalla por Nuestras Malvinas y de acuerdo con lo establecido en el artículo 8 de la Ley de Condecoraciones Nº 24.020, publicada en Boletín Oficial Nº 27.228, informo al señor Comandante, entre otras, algunas de las acciones desarrolladas por un grupo de hombres que de mi dependieron, durante aquella gesta heroica, tan caro al sentir nacional y que cubrió de gloria y respeto a nuestra institución.

2. Realizadas las primeras entregas de las distinciones, me sentí en la obligación de hacer conocer, que este personal excedió con su accionar en grado sumo, aquello que nos impone el deber y la disciplina.

3. Es de hacer notar, que pese a los escasos medios no se dejó de dar apoyo a las Operaciones Aéreas, aún bajo condiciones de extremo riesgo para la vida humana, debido al hostigamiento que había impuesto por esos días el enemigo, bombardeo aéreo, cañoneo naval y atque de comandos. Este grupo de hombres, cumplía bajo las condiciones descriptas, señalando blancos desde tierra para que nuestros heroicos pilotos batieran los Objetivos Materiales (OM) impuestos en las Ordenes Fragmentarias, también se efectuaban por entonces la radiodifusión en texto claro de la actividad aérea del enemigo (PAC) exponiéndose al impacto directo de misiles antirradiación.

4. Puede decirse que, el lema "SIN COMUNICACIONES NO HAY COMANDO", fue enarbolado por estos hombres en todo momento, haciendo gala de espíritu de

sacrificio. Por ello, efectuaré una reseña de los hechos más salientes, del personal de comunicaciones a mis órdenes:

1º) Se efectuó la instalación u operación de las Estaciones de Comunicaciones (ECOM) de la Red de Control Ofensivo en BAM Malvinas y Puesto Comando de Alternativa BAM MLV (instalado en una cantera), BAM Cóndor (ubicada en Darwin), BAM Bahía Elefante (comunicaciones de apoyo a Escuadrón Pucará y Compañía de Infanteria de la Armada Argentina), Puesto Comando Principal del Teatro de Operaciones Puerto Argentino (CIC) enlazada H-24 con el Comando de la Fuerza Aérea Sur (CFAS) y tres puestos comandos de alternativa. Asimismo, se instaló y operó una estación de la Red de Comando y Administración enlazada H-24 con el Estado Mayor General de la Fuerza Aérea.

2º) Se instaló y operó desde los Equipos de Control Aéreo (ECA) en Monte Resalía y Monte Dos Hermanas, donde se perdió un vehículo por cañoneo naval (impacto directo), debido a que estaba realizando radiodifusión sobre la posición de los buques enemigos.

3º) Se operó en la Red de Observadores del Aire (R.O.A.), cuando fue relevado parte del personal civil que desempeñaba esa función (a partir del 02-MAY-82).

4º) Se proporcionó un vehículo y personal de comunicaciones al Ejército Argentino en Puerto Howard, por considerar al sistema de comunicaciones de la Fuerza Aérea como el más confiable.

5º) Se puso en funcionamiento la planta de la empresa Cable & Wireless y se la enlazó H-24 con radio Pacheco Don Bosco, permitiendo al personal de todas las FF.AA. destacado en Puerto Argentino hablar telefónicamente con sus familiares en el continente y también la recepción y transmisión de telegramas para el Correo Argentino (ENCOTEL).

6º) Se efectuó el tendido e instalación de una red telefónica propia con una extensión superior a los 30.000 metros, enlazando al CIC con todas las áreas operativas.

7º) Se recuperó material vital para mantener las comunicaciones luego del bombardeo de principio de mayo del 82, rescatando entre explosivos del

tipo beluga sin explotar, grupos electrógenos y baterias que luego fueron utilizados por el Estado Mayor y la ROA.

8º) Se reparó y efectuó el mantenimiento de equipamiento en la isla (HF, VHF, UHF,etc.).

9º) Se evacuaron a través de estas ECOM, más de 4500 radioconversaciones durante el conflicto (órdenes fragmentarias, mensajes administrativos, meteorológicos, etc.), sin perder el enlace, debiéndose tener en cuenta la baja potencia y el tipo de antena con que se contaba.

10º) Se brindó colaboración en la carga y descarga de material, aún bajo fuego naval.

11º) Se prestó ayuda a soldados del Ejército Argentino que necesitaban comida y atención médica.

12º) Durante la Batalla de Grosse Green todas la comunicaciones incluidas las del Ejército (pedidos de munición, helicópteros, apoyo,etc.), fueron realizadas por el personal de las dotaciones de Fuerza Aérea.

13º) Se planificó, preparó y atendió la operación realizada por el GOE y sus similares del Ejército y la Armada, siendo el único grupo que pudo enviar información al Puesto Comando en la forma prevista.

14º) Durante los comienzos del conflicto además del tráfico propio se realizaron importantes esfuerzos para evacuar gran parte de los mensajes del Ejército.

15º) La ECOM instalada en Bahía Elefante, operó aún durante el golpe de mano del enemigo, recibió fuego y conservó la posición para mantener la comunicación con el Puesto Comando. Tanto es así, que la Armada curso su tráfico ante la falta de comunicaciones propias.

16º) Se desactivó la estación de radiodifusión AM inglesa emisora de radio local de Puerto Argentino, que pese a estar bajo control físico del Ejército Argentino siguió transmitiendo mensajes a la población malvinense hasta la intervención del personal de la Fuerza.

5. La lista de hechos se torna difícil de transmitir hoy, a más de catorce (14) años de aquella contienda, el esfuerzo y el valor que pusieron de manifiesto estos hombres, compenetrados en una tarea que no deslumbra, que quizás es imperceptible en una operación, pero que logró mantener nuestras comunicaciones, haciendo honor al lema antes mencionado.

6. Finalmente, y teniendo en cuenta lo hasta aquí, he creído un deber de conciencia, como militar, como Oficial y como orgulloso integrante de esa dotación que operó en el Atlántico Sur en la Batalla por nuestras Islas Malvinas, solicitar se contemple la inclusión del personal de Comunicaciones de la BAM Malvinas (se adjunta como anexo Alfa) en el listado de aquellos que deberían ser reconocidos por su "Valor en Acción".

Vicecomodoro D. EDUARDO RAMON ZANARDI
(E.GEN.2655)

"Anexo ALFA"

LISTADO DE PERSONAL PROPUESTO PARA LA DISTINCION DEL VALOR EN ACCION.

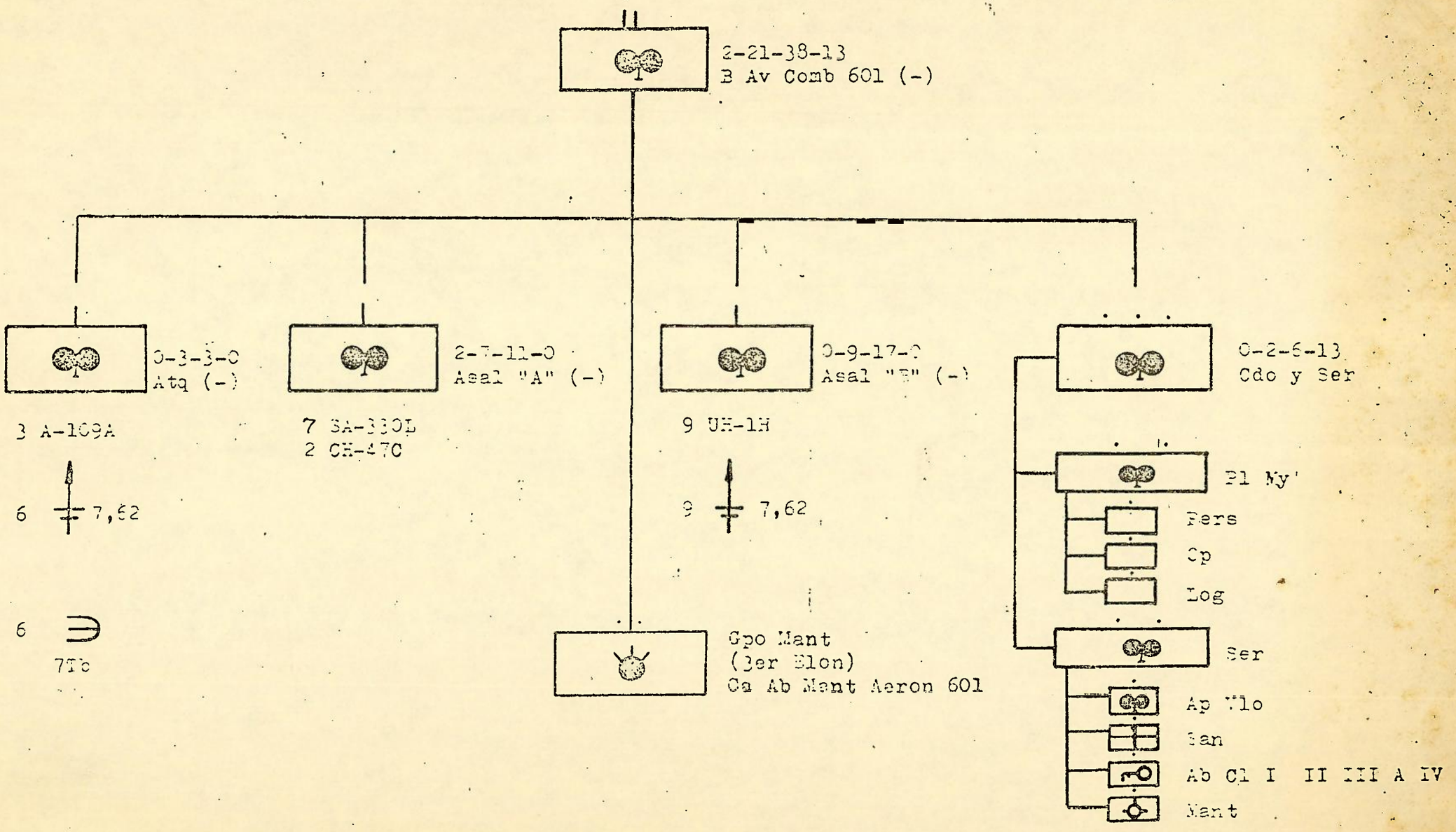
1.-	S.M. (R)	FRANCISCO BARBE (COM-9978)
2.-	S.P.	RICARDO RODRIGUEZ (COM-13051)
3.-	S.P.	JORGE GUSTAVO SILVA (COM-13456)
4.-	S.P.	JUAN SANTOS GONZALEZ (COM-14343)
5.-	S.P.	DAVID RODOLFO VERA (COM-14047)
6.-	S.P.	JOSE HUMBERTO CUELLO (COM-15447)
7.-	S.P.	ROBERTO EULOGIO PONS (COM-15449)
8.-	S.A.	MIGUEL ANGEL GOMEZ (COM-14764)
9. -	S.A.	JUAN TOMAS GERZICICH (COM-14938)
10.-	S.A.	JORGE OSVALDO AGUIRRE (COM-15453)
11.-	S.A.	RUBEN JORGE MAZZONE (MEC.ELECT-15689)
12.-	S.A. (R)	ALFREDO RAMON CLARIA (COM-15877)
13.-	S.A.	OMAR CLAUCICH (COM-16190)
14.-	S.A.	JOSE DANIEL SABALZA (COM-16532)
15.-	S.A.	DANTE NESTOR GOMEZ (COM-16545)
16.-	S.A.	OSCAR WALTER PERUCHINI (COM-17178)
17.-	S.A.	MARCELO TEODORO KING (COM.17175)
18.-	S.A.	OSVALDO ALBERTO VALDATA (COM-17571)
19.-	S.A.	EDUARDO JOSE BUSTAMANTE (COM-17583)
20.-	S.A.	RAMON EDUARDO COLLADO (COM-17583)
21.-	S.AUX.	GERARDO ROMULO ROMERO (MEC.ELECT-18537)
22.-	S.AUX.	JUAN MONTENEGRO (MEC.ELECT-6099)
23.-	S.AUX.	CARLOS ROSETTI (COM-6104)
24.-	S.AUX.	ROBERTO MARTIN ELIAS (COM-5073)
25.-	S.AUX.	MARCELO RODRIGUEZ (COM-19279)
26.-	C.P.	LUIS ALBERTO CORNAGLIA (BAJA)
27.-	C.1º.	RICARDO ALVAREZ (BAJA)
28.-	C.1º.	DANIEL STRACK (BAJA)
29.-	C.1º.	MARCELO VISDOMINE (BAJA)
30.-	C.1º.	VICTOR HUGO GALLI (BAJA)
31.-	C.	ALEJANDRO GILETTA (BAJA)
32.-	C.	CARLOS MOLINA (BAJA)

33.- C. JULIO PETROLI (BAJA)
34.- C. JOSE AMENDOLARO (BAJA)
35.- C. JUAN CARLOS IERINO (BAJA-FALLECIDO POST MLV)

Vicecomodoro D. Eduardo Ramón ZANARDI
(E.GEN.-2265)

SECRETO

AGRUPACION ISLAS MALVINAS



ESCALAFON DE OFICIALES

"AGRUPACION ISLAS MALVINAS"

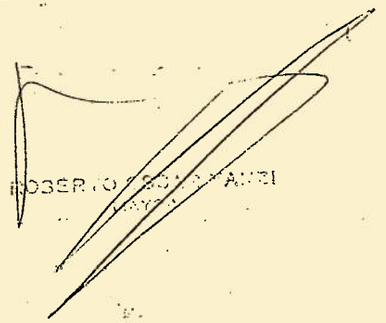
Nro	GRADO	NOMBRE Y APELLIDO	FECHA DEL NOMBRAMIENTO	PUESTO A QUE FUE DESTINADO	FECHA		OBS
					ALTA	BAJA	
1	Tcnl	JUAN CARLOS SCARPA	030600Abr82	J B Av Comb 601	23May82	20Jun82	(1) Cf Av Ej Br I III desde 19May82 hasta 27May82.
2	Tcnl	CARLOS REVIAND	030600Abr82	Cf Av Ej	18Abr82	26May82	
3	Tcnl	ROBERTO GONZALEZ	030600Abr82	PILOTO CH-47	18Abr82	24May82	
4	My	ROBERTO YANLI	030600Abr82	2do J B Av Comb 601	09Abr82	20Jun82	
5	My	MARIO ARTUSO	030600Abr82	Aux Cf Av Ej (1)	18Abr82	27May82	(2) A cargo del Ber Elón de Mant.
6	Cap	ANTONIO DA COSTA	030600Abr82	PILOTO CH-47 (3)	18Abr82	31May82	
7	Cap	CARLOS ANTONICLI	030600Abr82	Aux Cf Av Ej (2)	18Abr82	20Jun82	
8	Cap	CARLOS AGUILERA	030600Abr82	PILOTO CH-47	18Abr82	24May82	
9	Cap	PEDRO CERAGIOLI	030600Abr82	PILOTO CH-47	18Abr82	20Jun82	
10	Cap	JORGE SVENDSEN	030600Abr82	J Ca Helic "B"	23Abr82	20Jun82	
11	Tte 1ro	ROBERTO PICARDO	030600Abr82	PILOTO A-330L	18Abr82	09May82	DESAPARECIDO
12	Tte 1ro	MARTIN RUBIO	030600Abr82	J Ca Helic Atq	09Abr82	20Jun82	(3) Cf Av Ej Br I III desde 27May82 hasta 31May82.
13	Tte 1ro	HUGO PEREZ	030600Abr82	PILOTO A-330L	09Abr82	27Jun82	
14	Tte 1ro	ENRIQUE LAGHAGHI	030600Abr82	J Ca Helic "A"	09Abr82	20Jun82	
15	Tte 1ro	FERNANDO CROCCO	030600Abr82	PILOTO UH-1H	09Abr82	24May82	
16	Tte 1ro	VICTORIO FONTANA	030600Abr82	PILOTO A-109	06Jun82	20Jun82	
17	Tte 1ro	JUAN BUSCHIAZZO	030600Abr82	PILOTO A-330L	09Abr82	09May82	DESAPARECIDO
18	Tte	CARLOS FERNANDEZ	030600Abr82	PILOTO UH-1H	18Abr82	18Jun82	
19	Tte	HECTOR MOLINA	030600Abr82	PILOTO UH-1H	11Abr82	20Jun82	
20	Tte	MANUEL JARDEL	030600Abr82	PILOTO UH-1H	23Abr82	20Jun82	
21	Tte	FRANCISCO RAMIREZ	030600Abr82	PILOTO UH-1H	21Abr82	08Jun82	
22	Tte	RICARDO CORDOM	030600Abr82	PILOTO UH-1H	05Jun82	20Jun82	
23	Tte	EDUARDO ABEL PAZ	030600Abr82	PILOTO UH-1H	22Abr82	20Jun82	
24	Tte	HORACIO SANCHEZ	030600Abr82	PILOTO UH-1H	23Abr82	13Jun82	
25	Tte	MARCELO PICCIO	030600Abr82	PILOTO A-109	11Abr82	08Jun82	

(1) Proveniente del Cdo Ars. Asignado al B Av Comb 601 por redistribución.

ESCALAFON DE OFICIALES

"AGRUPACION ISLAS MALVINAS"

Nro	GRADO	NOMBRE Y APELLIDO	FECHA DEL NOMERAMIENTO	PUESTO A QUE FUE DESTINADO	FECHA		CBS
					ALTA	BAJA	
26	Tte	ENRIQUE RIIS	030600Abr82	PILOTO A-109	09Abr82	28May82	
27	Tte	GUILLERMO ANAYA	030600Abr82	PILOTO UH-1H	23Abr82	14Jul82	
28	Tte	ALEJANDRO BAGRISTA	030600Abr82	PILOTO UH-1H	05Jun82	20Jun82	
29	Tte	JORGE CATELLA	030600Abr82	J Ser Plón Lant	11Abr82	20Jun82	
30	Subt	JOSE MEDINA	030600Abr82	J Sec Cdo y Ser	11Abr82	20Jun82	
31	Subt (ex-LT)	JOSE BUSTARTE	030600Abr82	MEDICO	18Abr82	20Jun82	



SECRETO

ESCALAFON DE SUBOFICIALES

"AGRUPACION ISLAS MALVINAS"

Nro	GRADO	NOMBRE Y APELLIDO	FECHA DEL NOMBRAMIENTO	PUESTO A QUE FUE DESTINADO	FECHA		OBS
					ALTA	BAJA	
1	Sarg Ay	LUIS NOBILE	030600Abr82	Mec Av	09Abr82	28May82	
2	Sarg Ay	MARIO PIÑAL	030600Abr82	Mec Av	18Abr82	14Jul82	
3	Sarg Ay	MIGUEL SANTANA	030600Abr82	Mec Av	23Abr82	14Jul82	
4	Sarg Ay	ANTONIO COCIMBO	030600Abr82	Mec Av	23Abr82	20Jun82	
5	Sarg Ay	OMAR GIOVANINNI	030600Abr82	Ser Elón Mant	11Abr82	13Jun82	
6	Sarg Ay	ROBERTO JAWORSKY	030600Abr82	Ser Elón Mant	11Abr82	14Jul82	
7	Sarg 1ro	JUAN MARTINEZ	030600Abr82	Mec Av	18Abr82	28May82	
8	Sarg 1ro	CARLOS MEDINA	030600Abr82	Mec Av	23Abr82	20Jun82	
9	Sarg 1ro	JULIO OSANDO	030600Abr82	Mec Av	23Abr82	20Jun82	
10	Sarg 1ro	MARIANO DE VARGAS	030600Abr82	Ser Elón Mant	11Abr82	28May82	
11	Sarg 1ro	LUIS BRITO	030600Abr82	Ser Elón Mant	11Abr82	20Jun82	
12	Sarg 1ro	JOSE SALVATIERRA	030600Abr82	Ser Elón Mant	11Abr82	13Jun82	
13	Sarg 1ro	EDUARDO TAPIA	030600Abr82	Ser Elón Mant	11Abr82	14Jul82	
14	Sarg	CARLOS GUTIERREZ	030600Abr82	Mec Av	09Abr82	28May82	
15	Sarg	DANIEL MARCHI	030600Abr82	Mec Av	18Abr82	20Jun82	
16	Sarg	CARLOS VIECLIN	030600Abr82	Mec Av	22Abr82	20Jun82	
17	Sarg	ERNESTO MOREIRA	030600Abr82	Mec Av	18Abr82	08Jun82	
18	Sarg	RAUL DEMOTTA	030600Abr82	Mec Av	18Abr82	09May82	DESAPARECIDO
19	Sarg	ANTONIO MONDON	030600Abr82	Sec Cdo y Ser	17Abr82	20Jun82	
20	Sarg	RAUL BONTEMPO	030600Abr82	Sec Cdo y Ser	15Abr82	08Jun82	
21	Sarg	ERNESTO ESPOSITO	030600Abr82	Sec Cdo y Ser	15Abr82	20Jun82	
22	Sarg	JOSE DEPP	030600Abr82	Sec Cdo y Ser	18Abr82	20Jun82	
23	Sarg	DANIEL CHIA	030600Abr82	Ser Elón Mant	11Abr82	20Jun82	
24	Sarg	JESUS NEGRI	030600Abr82	Ser Elón Mant	11Abr82	20Jun82	
25	Cbo 1ro	JOSE VILLAFAÑE	030600Abr82	Sec Cdo y Ser	16Abr82	13Jun82	

SECRETO

ESCALAFON DE SUBOFICIALES

"AGRUPACION ISLAS MALVINAS"

Nro	GRADO	NOMBRE Y APELLIDO	FECHA DEL NOMBRAMIENTO	PUESTO A QUE FUE DESTINADO	FECHA		CES
					ALTA	BAJA	
26	Cbo 1ro	MIGUEL GODINO	030600Abr82	Mec Av	09Abr82	28May82	
27	Cbo 1ro	VICENTE BACA	030600Abr82	Mec Av	09Abr82	05Jun82	
28	Cbo 1ro	ROBERTO VIDOZA	030600Abr82	Mec Av	11Abr82	05Jun82	
29	Cbo 1ro	MARCELO HERRERA	030600Abr82	Mec Av	09Abr82	28May82	
30	Cbo 1ro	ROBERTO LOPEZ	030600Abr82	Mec Av y A Pta	11Abr82	20Jun82	
31	Cbo 1ro	ORLANDO ROMERO	030600Abr82	Mec Av	09Abr82	28May82	
32	Cbo 1ro	EDUARDO CRAVERO	030600Abr82	Mec Av	11Abr82	14Jul82	
33	Cbo 1ro	ALBERTO DRUDO	030600Abr82	Mec Av	09Abr82	20Jun82	
34	Cbo 1ro	JUAN RIOS	030600Abr82	Mec Av	09Abr82	28May82	
35	Cbo 1ro	EDUARDO GONZALEZ	030600Abr82	Mec Av y A Pta	18Abr82	20Jun82	
36	Cbo 1ro	MARIO MONTRACIO	030600Abr82	Sec Cbo y Ser	18Abr82	05Jun82	
37	Cbo 1ro	SERGIO GUDIÑO	030600Abr82	Mec Av y A Pta	21Abr82	08Jun82	
38	Cbo 1ro	WALTER ARCIDO	030600Abr82	Mec Av y A Pta	22Abr82	20Jun82	
39	Cbo 1ro	CARLOS SORRENTI	030600Abr82	Mec Av	21Abr82	14Jul82	
40	Cbo 1ro	RAMON ALVARADO	030600Abr82	Mec Av	13Abr82	13Jun82	
41	Cbo 1ro	ROBERTO MAGGIO	030600Abr82	Mec Av	13Abr82	20Jun82	
42	Cbo 1ro	MARTIN SAN MIGUEL	030600Abr82	Mec Av y A Pta	23Abr82	20Jun82	
43	Cbo 1ro	DAVID CARDOZO	030600Abr82	Mec Av y A Pta	23Abr82	20Jun82	
44	Cbo 1ro	CESAR PEREIRO	030600Abr82	Mec Av y A Pta	23Abr82	20Jun82	
45	Cbo 1ro	RAFAEL BENITIC	030600Abr82	Mec Av y A Pta	23Abr82	13Jun82	
46	Cbo 1ro	LUIS AMUNDA	030600Abr82	Mec Av y A Pta	29Abr82	20Jun82	
47	Cbo	DANIEL SOLTERI	030600Abr82	Sec Cbo y Ser	28Abr82	05Jun82	

SECRETO

PERSONAL DE TROPA

"AGRUPACION ISLAS MALVIN[illegible]"

Nro	GRADO	NOMBRE Y APELLIDO	FECHA DEL NOMBRAMIENTO	PUESTO EN QUE FUE DESTINADO	FECHA		CBS
					ALTA	BAJA	
1	S/C 62	ANTONIO FALCON	030600Abr82	Sec Cdo y Ser	23Abr82	13Jun82	
2	S/C 62	JORGE ZUCHELLI	030600Abr82	Sec Cdo y Ser	11Abr82	05Jun82	
3	S/C 62	LUIS ALBERTO MARIC	030600Abr82	Sec Cdo y Ser	23Abr82	20Jun82	
4	S/C 62	ROBERTO BUSTOS	030600Abr82	Sec Cdo y Ser	23Abr82	05Jun82	
5	S/C 62	LUIS IBARRA	030600Abr82	Sec Cdo y Ser	11Abr82	20Jun82	
6	S/C 62	PEDRO PERNIVER	030600Abr82	Sec Cdo y Ser	15Abr82	13Jun82	
7	S/C 62	HECTOR ZICARELLI	030600Abr82	Sec Cdo y Ser	15Abr82	20Jun82	
8	S/C 62	RUBEN [illegible]ELIAS	030600Abr82	Sec Cdo y Ser	15Abr82	20Jun82	
9	S/C 62	DANIEL DALLO	030600Abr82	Sec Cdo y Ser	11Abr82	05Jun82	
10	S/C 62	DOMINGO VARGALITO	030600Abr82	Sec Cdo y Ser	29Abr82	20Jun82	
11	S/C 62	VICTOR BAJAN	030600Abr82	Sec Cdo y Ser	29Abr82	20Jun82	
12	S/C 62	OMAR RAMIREZ	030600Abr82	Sec Cdo y Ser	29Abr82	20Jun82	
13	S/C 62	RAUL [illegible]CTC	030600Abr82	Sec Cdo y Ser	29Abr82	20Jun82	

ROBERTO OSCAR [illegible]ANZI

MAYOR

RELACIONES DE COMANDO

- Desde el 09 Abr 82 hasta el 12 Abr 82 el B Av Comb 601 (-) estaba bajo el Control Operacional del Sr Cte Br I IX.

- Desde el 13 Abr 82 hasta el 28 Abr 82 el B Av Comb 601 (-) estaba bajo el Control Operacional del Sr Cte Br I Mec X.

- Desde el 29 Abr 82 hasta mediados del mes de mayo de 1982 el B Av Comb 601 (-) estaba bajo Comando Operacional del Sr Cte Conj.

- Desde mediados del mes de mayo de 1982 hasta el 29 de mayo de 1982 el B Av Comb 601 (-) estaba bajo Control Operacional del Sr Cte Br I III.

- Desde el 30 May 82 hasta el 14 Jun 82 el B Av Comb 601 (-) estaba bajo Control Operacional del Sr Cte Br I Mec X.

ROBERTO OSCAR YANZI
MAYOR

1. AERONAVES EMPEÑADAS

PERDIDAS DE MATERIAL

FALTA UN PUMA DE CRV - 28 ABR

Helic Tipo	Cant	Fecha	Lugar	Situación
PUMA (AE-502)	1	28 Mar 82	ARA Alm Irizar	Rotura por tormenta en alta mar.-
PUMA (AE-504)	1 1	031200 Abr 82 28 ABR	Georgias del Sur (Gritviken) CRV	Abatido por fgo Ene durante Op desembarco IM.- ACCIDENTE.-
UH-1H (AE-410)	1	091030 May 82	Moody Broke (Soledad)	Averiado en tierra por cañoneo naval.-
PUMA (AE-505)	1	091600 May 82	Isla de los Leones Marinos	Desaparecido por posible acción de Aviación ene.-
CHINOOK (AE-521) PUMA (AE-501) UH-1H (AE-418)	3	210800 May 82	Mte KENT (Soledad)	Atq de 2 HARRIER que los destruye en tierra.-
PUMA (AE-500/503) A-109 (AE-337)	3	231030 May 82	Vlo de Pto DARWIN a Pto HOWARD	Durante el cruce del estrecho S. CARLOS Son atacados por varios HARRIER y destruidos, cayendo en la costa de Gran MALVINA.-
PUMA (AE-508)	1	301000 May 82	Mte KENT (Soledad)	Durante el vuelo de translado de Comandos de GN es atacado por fuego ene y derribados.
UH-1H (AE-413)	1	131740 Jun 82	Posiciones del RI 7 (Soledad)	Averiada por fuego ene, queda FS.

13 EA
51 - FAA
19 - ARA
82
12

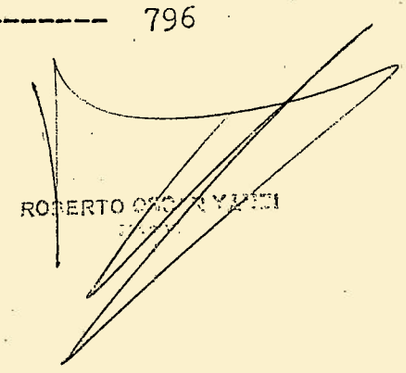
Accid
2 PUCARA
1 MACHI MB 339
2 AU-B
1 AU-Q
3 DERRIBOS PROPIOS
2 HELICOS EA
1 SKY VAN

70 → TOTAL AVS. PERDIDOS POR ACCION DE GUERRA
- 3 → DERRIBOS x ARTILLERIA PROPIA
67 → TOTAL AVIONES PERD. x ACC. de FNO

ROBERTO C[illegible] YAN [illegible]

3. TIPO DE MISIONES REALIZADAS

- Reconocimientos	25
- Sanitarios	38
- Transporte de carga	196
- Transporte de personal	515
- Traslado de Aeronaves (Cambio de posición)	17
- Vuelo de prueba	3
- Escolta Armada	2
TOTAL DE MISIONES:	796



2. HORAS DE VUELO CUMPLIMENTADAS

- Helicóptero de asalto UH-1H ---------- 470 Hs.

- Helicóptero de asalto PUMA ---------- 505 Hs.

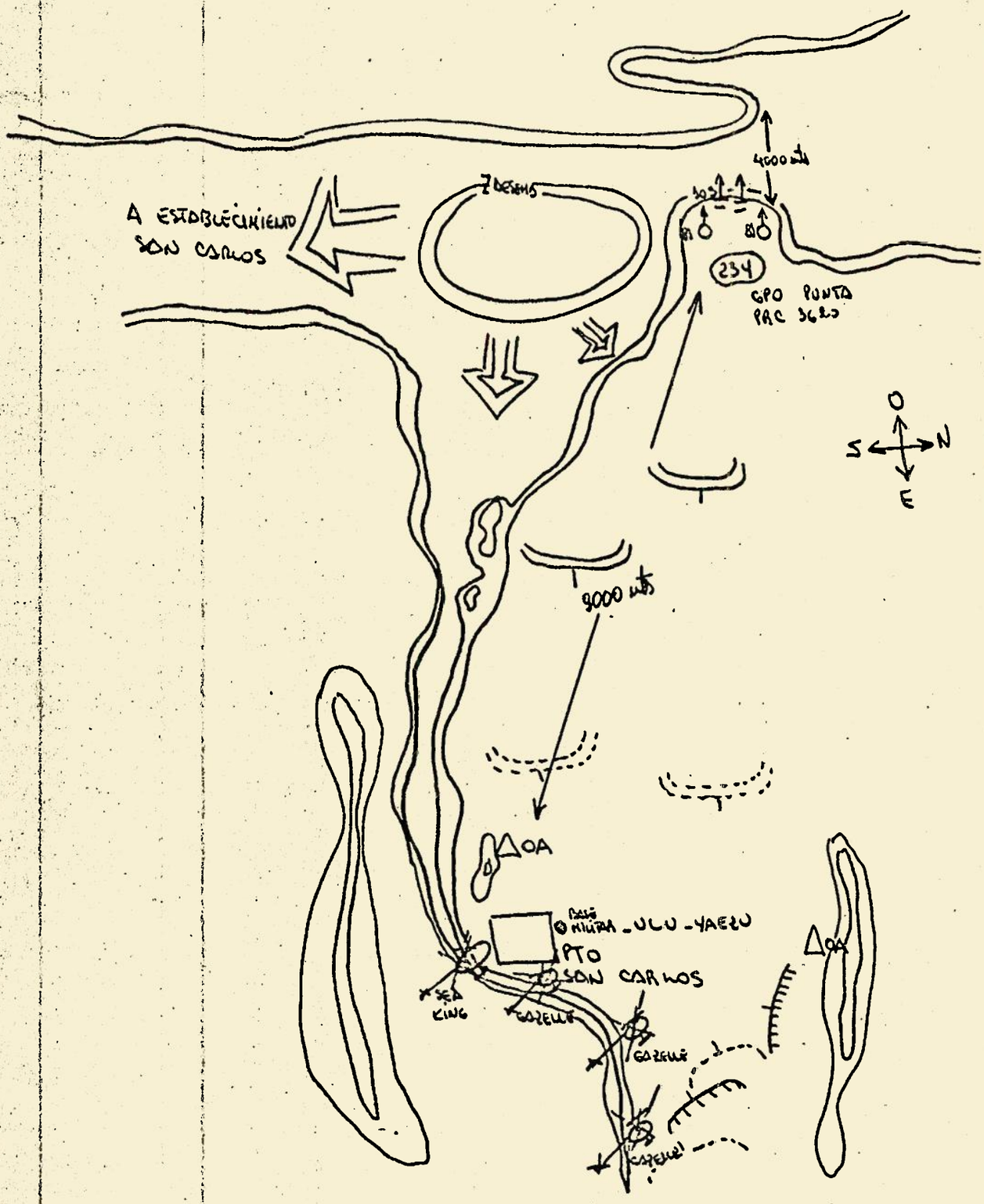
- Helicóptero de ataque A-109 ---------- 250 Hs.

- Helicóptero de apoyo al asalto CHINOOK -------- 41 Hs.

- Cantidad de horas de vuelo: TOTALES ---------- 1.266 Hs.

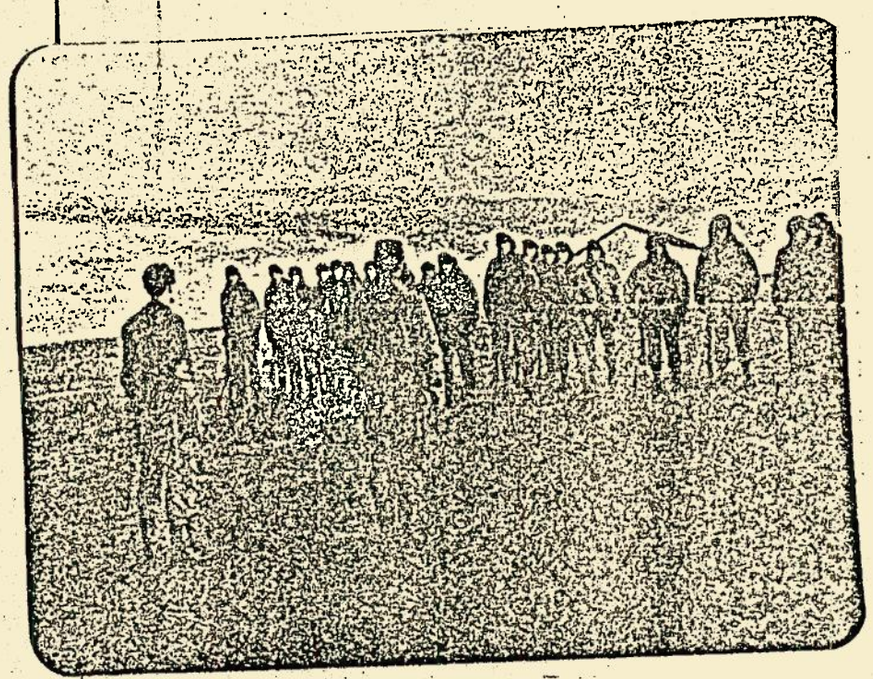
ROBERTO OSCAR YANZI
MAYOR

ANEXO NRO 6.


A ESTABLECIMIENTO
SAN CARLOS
Z DESEMB
4000 mts
234
GPO PUNTA
PRC 3620
O
S
N
E
8000 mts
OA
BASE MILITAR _ULU_YAEZU
PTO
SAN CARLOS
SEA KING
GAZELLE
GAZELLE
GAZELLE
OA

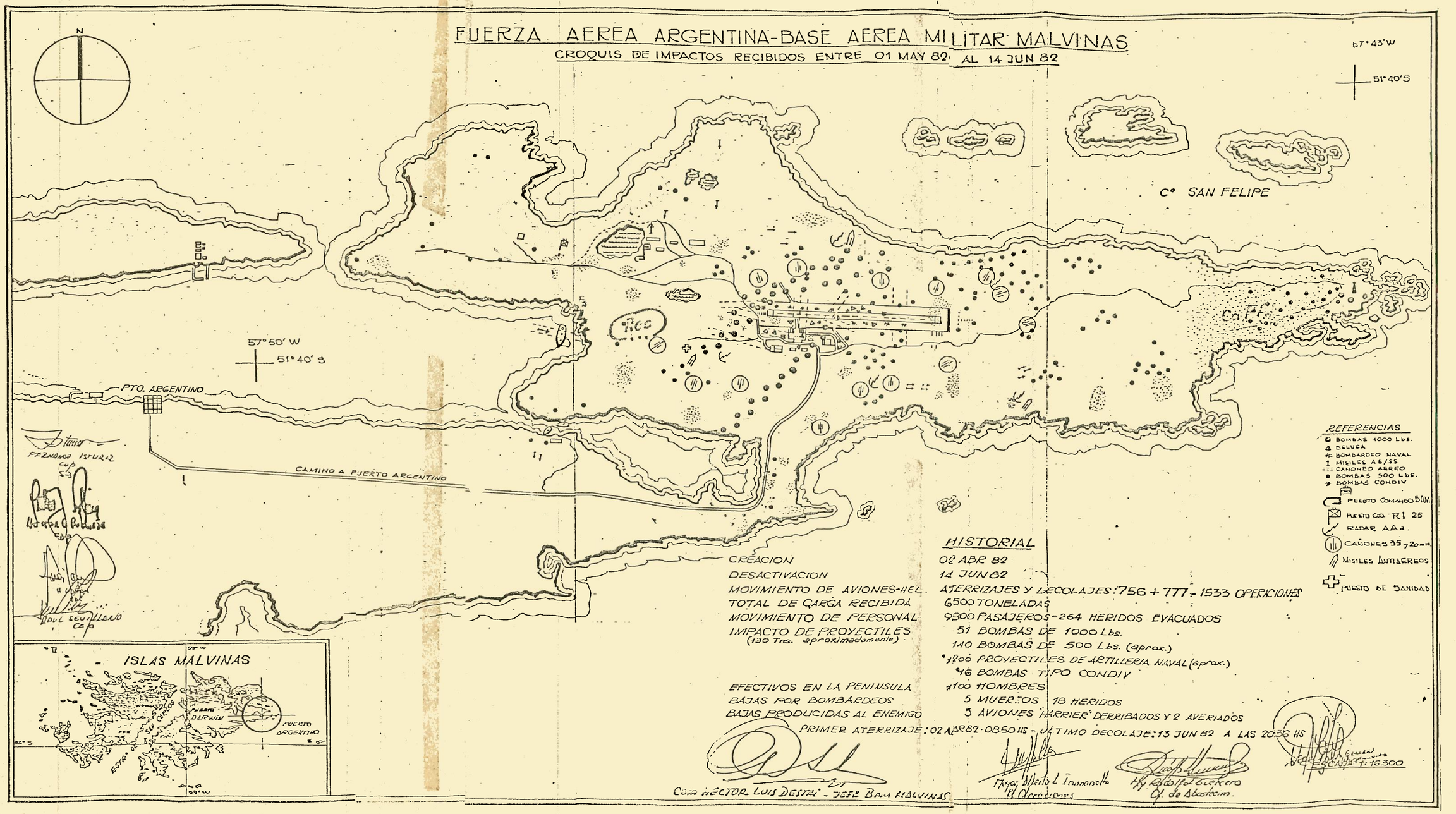
ANEXO NRO 7.

ANEXO NRO 7.



FUERZA AEREA ARGENTINA-BASE AEREA MILITAR MALVINAS

CROQUIS DE IMPACTOS RECIBIDOS ENTRE 01 MAY 82 AL 14 JUN 82



124

ANEXO 1

125

123